

LE RÉGIME JURIDIQUE  
DU CHARGEMENT  
ET  
DU DÉCHARGEMENT  
DES MARCHANDISES  
TRANSPORTÉES PAR MER

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

*soutenue devant la Faculté de Droit de Paris le 26 mai 1952 à 14 heures*

PAR

SERGE PEQUIN

---

MEMBRES DU JURY :

*Président : M. HAMEL, Professeur*

*Suffragants { MM. ESCARRA, Professeur  
AMIAUD, Professeur*

---

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
R. PICHON & R. DURAND-AUZIAS

20, RUE SOUFFLOT, 20

1954







LE RÉGIME JURIDIQUE DU CHARGEMENT  
ET DU  
DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES  
TRANSPORTÉES PAR MER

*La Faculté n'entend ni approuver, ni désapprouver les opinions émises dans les thèses, ces opinions devant être considérées comme propres à leurs auteurs.*

LE RÉGIME JURIDIQUE  
DU CHARGEMENT  
ET  
DU DÉCHARGEMENT  
DES MARCHANDISES  
TRANSPORTÉES PAR MER

---

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

*soutenue devant la Faculté de Droit de Paris le 26 mai 1952 à 14 heures*

PAR

SERGE PEQUIN

---

MEMBRES DU JURY :

*Président : M. HAMEL, Professeur*

*Suffragants* { *MM. ESCARRA, Professeur*  
*AMIAUD, Professeur*

---

PARIS

LIBRAIRIE GÉNÉRALE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
R. PICHON & R. DURAND-AUZIAS

20, RUE SOUFFLOT, 20

---

1954



## INTRODUCTION

Les opérations de chargement et de déchargement, dans les transports par mer, peuvent être, pour les marchandises qui en font l'objet, l'occasion de multiples pertes ou avaries par chute à la mer, casse, mouille, vol ou incendie, et elles soulèvent ainsi des problèmes de responsabilité qui, depuis des siècles, retiennent l'attention des juristes sinon du législateur.

Il apparaît, en effet, au Digeste (1), que déjà les Romains estimaient que le patron du navire devait répondre des dommages survenant aux marchandises qu'il avait sous sa garde non seulement à bord mais également à terre, à moins que dans ce dernier cas les chargeurs ne l'aient relevé de cette responsabilité.

Et dans des recueils de coutumes du Moyen Age ainsi que dans les statuts de certains ports (2), on voit qu'à cette époque, on pensait que le « patron du navire » ne devait pas être responsable des avaries ou des pertes dues à la mauvaise qualité des « cordages » qu'il avait fournis pour le « guindage », c'est à dire pour la mise à bord ou à terre des marchandises, si avant que l'on s'en serve, il les avait montrés aux « marchands » et si ceux-ci les avaient trouvés convenables. Et que s'il était ainsi exonéré de la responsabilité qu'il pouvait encourir du fait d'avaries ou de pertes dues au vice de ses cordages, il n'en devait pas moins être tenu, s'il procédait lui-même au chargement ou au déchargement de son navire, de réparer tous les autres dommages qu'il pouvait causer par sa faute ou celle de ses matelots (3).

(1) Pardessus : « Collection des lois maritimes », Tome I, Dig., Lib. IV, tit. IX, p. 66 et 67.

(2) Pardessus : Tome I, Rôle d'Oléron, art. 10, p. 330; Droit Maritime de Wisby, art. 24, p. 478; Lois de Westcapelle, Jug. X, p. 377; Coutumes Maritimes d'Amsterdam, d'Enchuysen, de Stavert, art. 11, p. 412.

(3) Pardessus : Tome I, Rôle d'Oléron, art. 26, p. 341.

Enfin, d'après le Consulat de la Mer (4), si les opérations de chargement ou de déchargement étaient données à forfait à des « maîtres de chaloupes » ou à des « garçons de plage », ceux-ci se devaient de les effectuer le plus tôt possible avec diligence. Et si, hors le cas de force majeure ou celui du vice des cordages, ils causaient par leur faute quelques dommages aux « marchands » ou au « patron du navire », ils devaient le réparer.

Etant donné que le problème des responsabilités du fait du chargement et du déchargement des marchandises se posait ainsi bien avant le Moyen Age, on pourrait à priori penser que, grâce aux immenses progrès réalisés depuis par la technique des manutentions, les pertes et les avaries en cours de chargement ou de déchargement ont beaucoup perdu de leur importance et qu'avec la codification du droit, le législateur a pu préciser les responsabilités encourues, si bien que la recherche de celles-ci n'offrirait plus de difficulté. La réalité est malheureusement toute autre.

Si, en effet, les progrès réalisés par la technique, surtout depuis un siècle, font qu'aujourd'hui on possède des engins puissants et perfectionnés pour charger les marchandises sur les navires ou les décharger, si l'on est certainement parvenu à mettre au point des modes de manutention qui, quel que soit le conditionnement des marchandises, permettent d'éliminer la plupart des risques auxquels celles-ci se trouvent généralement exposées, il est malheureusement de nombreuses causes de pertes ou d'avaries qui demeurent, et parmi celles-ci il en est même certaines qui semblent s'être développées avec le progrès.

Il ne faut point perdre de vue, en effet, que, si ce dernier peut permettre d'augmenter dans des proportions importantes la sécurité des manutentions, les réalisations qu'il propose nécessitent le plus souvent des investissements de capitaux considérables et que nombreux sont encore aujourd'hui les ports qui ne possèdent pour cette raison qu'un équipement insuffisant.

Il est, de plus, des ports inaccessibles, d'autres qui sont trop encombrés; si bien que dans ceux-ci les marchandises doivent être, le plus souvent avec les moyens du bord, chargées à partir d'allèges ou déchargées sur allèges en rade foraine. La manutention est alors d'autant plus délicate qu'elle se fait en partie sur la mer, et les avaries et les pertes sont difficilement évitables.

(4) Pardessus : Tome II, Consulat de la Mer, p. 171 à 173, ch. CLIII et ch. CLIV.

D'autre part, la mécanisation des opérations de manutention ne permet pas de supprimer l'intervention de l'homme. Elle suppose même la participation de tout un personnel qualifié qui n'est pas d'un recrutement facile, et ce sont précisément les fautes commises par ce personnel qui constituent la principale source des avaries ou des pertes de marchandises en cours de chargement ou de déchargement. Ce personnel dont l'embauche n'est d'ailleurs généralement pas libre, mais imposé par des organismes syndicaux, ne se montre pas toujours respectueux des ordres qu'il reçoit de ses commettants et il n'hésite pas souvent à violer les interdictions qui lui sont faites, par exemple de donner des coups de crocs à des marchandises ensachées.

Enfin, avec le développement des transports maritimes, le jeu de la concurrence, et les difficultés économiques, la nécessité est apparue de limiter au minimum la durée du séjour des marchandises dans les ports et par conséquent de charger et de décharger des quantités croissantes de marchandises dans le temps le plus bref possible. On a calculé, en effet, que si le rendement de tous les ports du monde était porté au niveau des meilleurs, la capacité de transport de la flotte mondiale se trouverait accrue d'environ 20 % (5).

Mais qui dit augmentation du rendement des opérations de manutention, dit augmentation des risques de pertes et d'avaries, si du moins il n'y a pas en même temps une augmentation de la qualification du personnel employé pour ces opérations et un équipement portuaire conséquent.

La nécessité de limiter la durée du séjour des navires dans les ports et par conséquent celle d'utiliser pour le chargement ou le déchargement des marchandises des engins puissants, des installations appropriées ainsi qu'un personnel nombreux et qualifié, ont mis les armateurs dans l'impossibilité de laisser au capitaine le soin d'effectuer avec l'équipage, comme aux premiers temps de la navigation, toutes les opérations de manutention de même que tous les actes juridiques qui précèdent ou qui suivent nécessairement le transport maritime proprement dit. Ne pouvant non plus avoir dans tous les ports des installations et un personnel à demeure, les armateurs se sont vu dès lors obligés de faire appel à des professionnels qui se sont peu à peu installés dans tous les ports, souvent avec des moyens considérables, et qui exécutent à leur place les opérations qu'ils ne peuvent accomplir.

L'intervention généralisée de ces professionnels n'a pas

(5) « Journal de la Marine Marchande », 22 novembre 1951, p. 2563.

manqué sur le plan juridique de compliquer le problème de la détermination des responsabilités encourues du fait des opérations de manutention.

Et ce problème, loin d'avoir de nos jours reçu une solution, se pose en fait toujours avec la même acuité.

Car, alors que les progrès de la technique ont surtout depuis un siècle profondément modifié la physionomie des opérations de chargement et de déchargement des marchandises transportées par mer, on est malheureusement obligé de constater qu'au point de vue du régime juridique de ces opérations, l'on n'est guère plus avancé qu'au Moyen Âge.

Le législateur est certes intervenu pour codifier le droit des transports maritimes, mais il s'est abstenu d'indiquer les règles auxquelles devraient être soumises les opérations de manutention.

Si bien que pour régler les nombreux conflits que n'ont pas manqué de soulever et que soulèvent toujours ces opérations, les tribunaux se sont vu obligés de suppléer au silence du législateur. Mais, contre toute attente, lorsqu'on examine la jurisprudence, on s'aperçoit que les tribunaux n'ont pas encore su s'accorder sur le régime juridique des opérations de manutention. Et cela, malgré l'intervention de la Cour de Cassation qui n'est pas parvenue à mettre de l'unité dans une jurisprudence extrêmement touffue et contradictoire.

Quant à la doctrine, elle est elle-même extrêmement divisée.

Il règne ainsi aujourd'hui, la plus grande incertitude en ce qui concerne le régime juridique du chargement et du déchargement des marchandises transportées par mer et, par suite, en ce qui concerne les responsabilités qu'encourent ceux qui participent à ces opérations.

Non seulement on ne s'accorde pas sur la responsabilité que doit encourir le transporteur quand il effectue lui-même avec ses préposés la manutention des marchandises qu'il transporte, mais on ignore également la nature juridique des divers contrats que le transporteur, les chargeurs ou les destinataires peuvent conclure avec les intermédiaires qui accomplissent à leur place les opérations de chargement ou de déchargement et d'une façon générale les opérations qui précèdent ou qui suivent immédiatement le transport maritime proprement dit.

L'étude d'ensemble du régime juridique du chargement et du déchargement des marchandises n'ayant pas encore été faite, à notre connaissance, par la doctrine, nous avons pensé que celle-ci offrirait peut-être quelque intérêt.

Etant donné, d'autre part, qu'on ne saurait concevoir de transport maritime sans qu'il soit nécessairement précédé ou suivi d'opérations de chargement ou de déchargement et qu'un lien très étroit existe entre ce que l'on pourrait appeler la condition nécessaire de tout transport et le transport lui-même, nous avons pensé qu'avant d'étudier le régime juridique des opérations de manutention accomplies par le transporteur ou un autre agent maritime, il était indispensable de commencer par rappeler les grands principes certes connus, qui gouvernent les transports maritimes dans la mesure où ils nous permettraient de préciser les frontières du transport maritime proprement dit; et partant de là, d'examiner alors seulement le régime des opérations de chargement et de déchargement, lesquelles ne nous paraissent pas pouvoir être utilement examinées en elles-mêmes sans que l'on se préoccupe d'abord de ce qui est au fond leur raison d'être.



## PREMIERE PARTIE

---

### *LE REGIME JURIDIQUE DES OPERATIONS DE CHARGEMENT ET DE DECHARGEMENT EFFECTUEES PAR LE TRANSPORTEUR MARITIME*



COMMENT SE POSE LE PROBLÈME DU RÉGIME DES OPÉRATIONS  
DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT EFFECTUÉES  
PAR LE TRANSPORTEUR MARITIME

Bien que les opérations de chargement et de déchargement soient, en principe, à la charge des affréteurs (1), il arrive souvent, et notamment dans les transports par lignes régulières, que le transporteur soit amené à effectuer lui-même ces opérations.

Ce n'est que lorsque les opérations de chargement et de déchargement sont ainsi effectuées par le transporteur, les unes postérieurement à la prise en charge des marchandises par celui-ci et les autres antérieurement à leur délivrance aux destinataires, c'est-à-dire au cours de l'exécution du contrat de transport, que la question se pose de savoir à quel régime juridique elles doivent être soumises.

Doit-on, en effet, considérer que les opérations de chargement et de déchargement effectuées par le transporteur font partie des obligations que le contrat de transport maritime a mis à la charge du transporteur, auquel cas le régime applicable à ces opérations est celui du contrat de transport maritime, ou doit-on, au contraire, considérer que ces opérations ne sont pas effectuées en exécution du contrat de transport maritime, auquel cas il importe alors de rechercher le régime auquel elles doivent être soumises.

SOLUTION ADOPTÉE ANTÉRIEUREMENT A LA LOI  
DU 2 AVRIL 1936

Sous l'empire du Code de Commerce et avant que la loi du 2 avril 1936 ne vienne modifier le régime juridique des

(1) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd., tome II, n° 1484, p. 397; « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd., tome II, n° 1524, p. 433.

transports par mer, la jurisprudence (2) était unanime à considérer que les opérations de chargement et de déchargement faisaient partie intégrante de l'exécution du contrat de transport maritime et devaient être régies par les clauses des connaissements ou de la charte-partie.

C'est ainsi, par exemple, qu'un jugement du Tribunal de Commerce d'Alger, en date du 25 mars 1925 (3) décidait que « toutes les opérations qui sont le préalable ou la suite du transport maritime proprement dit, sont régies par le connaissement; en conséquence, tant qu'il s'agit de faits précédant la livraison de la marchandise, on peut invoquer les clauses du connaissement et, partant, toutes les exceptions de droit commun en matière maritime, comme la fin de non-recevoir tirée de l'article 435 du Code de Commerce ».

Dans presque toutes les décisions, on retrouvait l'attendu suivant proposé par la Cour de Cassation (4) :

« Attendu que si, en dehors du transport par mer, il y a eu des opérations qui en ont été le préalable ou la suite, il n'y a qu'un seul contrat constaté par le connaissement. »

Quant à la doctrine, elle soutenait, de son côté, que le transport maritime devait comprendre « toutes les opérations nécessaires pour la réalisation pratique de l'objet du contrat : le chargement, le déchargement, la garde des marchandises à quai ou dans les docks » (5).

Car, elle estimait qu'il était « incontestablement contraire à l'intention... des parties de fractionner... le contrat », de le sectionner, le transport « commençant lors de la prise en charge de la marchandise par le transporteur » et se terminant « seulement lors de la prise de livraison par le destinataire » (6).

Ainsi, antérieurement à la loi du 2 avril 1936, la jurisprudence et la doctrine s'accordaient pour proclamer ce qu'ils appelaient « l'unité du contrat de transport maritime » par opposition au « sectionnement » de ce contrat qui ne se produisait que « dans des cas exceptionnels » (7), lorsqu'en dehors du contrat de transport maritime un contrat de garde

(2) Cass. 16 juillet 1912, D.P. 1913.1.524; Cass. 24 mars 1925, D.H. 1925 p. 328; Trib. Comm. Alger 25 mars 1925, D. Sup. 3, p. 370; Trib. Civil Tunis 22 avril 1926, D. Sup. 4 p. 697; Cass. 10 mai 1927, D.H. 1927 p. 449, D. Sup. 5 p. 306. Cass. 13 novembre 1928, D. Sup. 7 p. 49, S. 1929.1.51.

(3) D. Sup. 3 p. 370.

(4) Cass. 24 mars 1925, D.H. 1925, 328.

(5) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 3<sup>e</sup> éd., n° 1381, p. 342; « Droit Maritime », Tome II 4<sup>e</sup> éd. n° 1362, p. 272.

(6) Sauvage : « Manuel pratique du transport des marchandises par mer », n° 124, p. 194 et 195.

(7) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 3<sup>e</sup> éd. n° 1381, p. 342; « Droit Maritime », Tome II, 4<sup>e</sup> éd. n° 1362, p. 272.

ou de dépôt était « spécialement conclu entre les parties » ou lorsqu'une « novation » constituait le « transporteur gardien et dépositaire de la marchandise en attendant la livraison » (8).

#### DIVERGENCES ACTUELLES QUANT A LA SOLUTION DU PROBLÈME

Mais, depuis que la loi du 2 avril 1936 est venue apporter de nombreuses modifications à la législation des transports maritimes, de nombreux auteurs et une grande partie de la jurisprudence se refusent à considérer que les opérations de chargement et de déchargement fassent toujours partie de l'exécution du contrat de transport.

Amenés ainsi à préciser le régime qui devrait, selon eux, être désormais celui de ces opérations, ils ne sont pas encore parvenus à se mettre d'accord sur le choix d'un régime.

Et l'on se trouve, aujourd'hui, en présence d'une doctrine et d'une jurisprudence profondément divisées et partagées, les uns proposant tel régime, les autres faisant application de tel autre.

Une telle incertitude étant née avec la loi du 2 avril 1936, il nous paraît indispensable, si nous voulons pouvoir trouver une solution, de nous livrer d'abord à une étude approfondie des règles auxquelles se trouvent aujourd'hui soumis les transports par mer, d'examiner notamment les modifications apportées au régime juridique antérieur par la loi du 2 avril 1936 afin de voir si, actuellement, il n'est effectivement plus possible de se prévaloir du grand principe de l'unité du contrat de transport maritime et si, effectivement, les opérations de chargement et de déchargement effectuées par le transporteur ne sont plus régies par les mêmes règles que les autres opérations d'exécution du contrat de transport maritime.

(8) Sauvage, ouvrage cité, n° 124, p. 194 et 195.



## *TITRE PREMIER*

### LE REGIME JURIDIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES PAR MER

Le régime juridique des transports de marchandises par mer est remarquable par sa grande complexité; car, d'une part, suivant le transport entrepris ou plus exactement l'opération effectuée en vue de son accomplissement, il change radicalement de nature, se fondant tantôt sur le traditionnel principe de la liberté des conventions, tantôt sur la dangereuse notion de l'ordre public; d'autre part, les textes législatifs dont il dépend comportent des lacunes et des imprécisions qui ne permettent pas de distinguer aisément parmi les multiples opérations de transport, celles qui intéressent l'ordre public de celles laissées à la libre réglementation des parties.

C'est aux titres III, IV, VI, VII et VIII du Livre II du Code de Commerce et dans la loi du 2 avril 1936 que se trouvent les principales dispositions qui régissent le contrat de transport des marchandises par mer.

## CHAPITRE PREMIER

### LE REGIME DU CODE DE COMMERCE

#### I. — CARACTÈRE FACULTATIF DES RÈGLES DU CODE DE COMMERCE

Les dispositions du Code de Commerce, peu nombreuses, sommaires et assez démodées, constituent une réglementation de l'affrètement maritime(1) certes très fragmentaire, mais dont l'insuffisance est, en fait, peu gênante, car la doctrine et la jurisprudence s'accordent pour considérer que la plupart de ces dispositions ne sont pas d'ordre public(2) et que le législateur n'est intervenu que pour suppléer au silence

(1) C'est ainsi, par exemple, qu'aucun texte ne pose expressément le principe de la responsabilité des parties au contrat d'affrètement, responsabilité dont l'existence ne saurait être mise en doute puisqu'elle découle du principe très général fondé sur les articles 1147 et suivants du Code Civil qui veut que tout manquement à une obligation contractuelle soit sanctionné par la responsabilité de l'obligé auquel l'inexécution est reprochable.

Cette responsabilité n'est que partiellement réglementée par quelques articles du Code, notamment :

*Part.* 216 qui décide que l'armateur est civilement responsable des fautes du capitaine;

*Part.* 405 qui veut que le propriétaire de la marchandise endommagée par la négligence du capitaine ou de l'équipage ait un recours contre le navire;

*Part.* 435 qui établit une fin de non-recevoir de vingt-quatre heures pour toutes protestations relatives à des avaries causées aux marchandises transportées et d'un mois pour l'introduction de la demande en dommages-intérêts correspondante;

*Part.* 433 qui décide que toute action en dommages-intérêts est prescrite un an après l'arrivée du navire;

enfin, les articles du *Titre VIII du Livre II* qui rendent, suivant les circonstances et souvent d'une manière indirecte, tantôt l'affréteur, tantôt l'armateur responsable de l'inexécution ou de l'exécution partielle ou tardive du contrat de transport.

(2) Ripert : « *Droit Maritime* », Tome II 3<sup>e</sup> éd. n° 1408; « *Droit Maritime* », Tome II 4<sup>e</sup> éd. n° 1408; « *Précis de droit maritime* », 1949, 5<sup>e</sup> éd. n° 279. — Sauvage : « *Manuel pratique du transport des marchandises par mer* », 1926, p. 16, par. 4.

des parties et interpréter leur volonté probable si bien que celles-ci demeurent libres de manifester leur volonté comme il leur plaît (3).

De telle sorte que, sous l'empire du Code de Commerce, les conventions des parties régissent d'abord le contrat et que ce n'est qu'en leur absence qu'on se réfère aux dispositions facultatives du Code et à défaut aux usages.

## II. — LIMITES DE LA LIBERTÉ CONTRACTUELLE

Il ne faudrait, cependant, pas croire que les parties soient absolument libres de s'obliger comme elles l'entendent. Il est tout de même certains obstacles auxquels elles peuvent se heurter et certaines limites qu'elles ne sauraient dépasser.

### a) *Divergences de rédaction entre charte-partie et connaissement*

Un premier écueil à leur liberté peut résulter de l'existence d'une divergence de rédaction voulue ou non entre les deux écrits, charte-partie et connaissement, qui, dans certains transports, sont successivement rédigés et qui peuvent également servir à prouver le contrat qu'ils constatent.

Il est évident, en effet, que la volonté de l'une des parties, sinon des deux, peut avoir à souffrir de la façon dont sera réglé le conflit entre les deux écrits.

La doctrine et la jurisprudence adoptent généralement la solution suivante : si dans l'un des deux actes figure une clause prévoyant le conflit et le réglant, il faut respecter la volonté des parties et s'en tenir à ladite clause (4).

Si les parties n'ont rien prévu et s'il n'existe aucune référence du connaissement à la charte-partie, il faut décider que l'écrit le plus récent, c'est-à-dire le connaissement, l'emporte sur la charte-partie. Il semble, en effet, que l'on doive considérer qu'il y a eu d'un commun accord, modification du contrat primitif (5).

Si, par contre, le connaissement émis se réfère formellement à la charte, il ne paraît pas que les parties aient voulu modifier le contrat primitif et il faut alors décider que la charte l'emporte sur le connaissement (6).

(3) Planiol et Ripert : « Traité élémentaire de Droit civil », Tome II, Les obligations, 1943, n° 16 et s.

(4) Sauvage : ouvrage cité, n° 17, par. 3, p. 42.

(5) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 4<sup>e</sup> éd. n° 1448. — Sauvage : ouvrage cité, n° 17, p. 42, par. 2.

(6) Ripert : « Droit Maritime », Tome II 4<sup>e</sup> éd., n° 1448 bis. — Sauvage : ouvrage cité, n° 17, p. 42, par. 3.

Il faut toutefois noter qu'on ne saurait admettre la correction du connaissement par la charte-partie que dans les rapports qui peuvent exister entre signataires de la charte et que, à l'égard des non-signataires, et notamment du tiers porteur du connaissement, c'est toujours le connaissement qui doit l'emporter sur la charte (7).

#### b) *Expression défectueuse de la volonté*

Un autre écueil à la liberté des parties réside dans le fait qu'elles peuvent, dans l'un des actes, charte-partie ou connaissement, qui constate leur accord, s'exprimer d'une façon contradictoire ou obscure.

Comme les parties, pour rédiger ces notes, usent de formules imprimées dont elles remplissent les blancs et qu'elles modifient ou complètent à la main, il arrive parfois qu'entre les clauses imprimées et les clauses manuscrites du même acte, il existe des contradictions.

La jurisprudence et la doctrine décident qu'il faut dans tous les cas, donner la préférence aux clauses manuscrites, car elles semblent être les plus représentatives de la volonté réelle des parties (8).

Quant aux obscurités, elles résultent souvent de ce que les chartes-parties et les connaissements étant rédigés en langue anglaise, les parties emploient des termes impropres. C'est, dans tous les cas, au juge du fait qu'il appartient d'interpréter les clauses obscures et aucune règle ne s'impose à lui. Il semble qu'il doive seulement s'efforcer de donner aux mots leur sens usuel et de conserver une valeur à l'expression des parties.

#### c) *Ordre public et clause attributive de juridiction*

Indépendamment des deux obstacles que nous venons de voir et qui n'interviennent que dans certaines circonstances, il en est un troisième plus important et qui est le seul à apporter de sérieuses limites à la libre volonté des parties : c'est l'ordre public.

Par ordre public, il faut entendre, d'une façon générale, l'organisation politique et administrative de l'Etat, les bonnes

(7) Ripert : « Droit Maritime », Tome II 4<sup>e</sup> éd., n° 1448 *ter*. — Sauvage : ouvrage cité, n° 17, p. 41, par. 1.

(8) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd., Tome II, n° 1448. — Sauvage : ouvrage cité, n° 18, p. 43.

mœurs et, en particulier, les dispositions légales impératives qui s'appliquent au contrat d'affrètement (9).

Et il résulte de la nature même de l'ordre public que les parties ne sauraient adopter de conventions qui lui soient contraires.

C'est ainsi, par exemple, que le transporteur ne peut s'exonérer de ses fautes dolosives ni accepter de transporter des marchandises en contrebande ou dont l'exportation est interdite et que le capitaine ne peut être dispensé de délivrer au chargeur un connaissement reconnaissant la prise en charge par le navire, des marchandises objet du transport (10).

Il faut, toutefois, noter que, contrairement à ce que l'on pourrait croire, l'ordre public ne constitue pas en fait, pour la libre volonté des parties, un obstacle insurmontable. Il est, en effet, un biais qui permet aux parties de le contourner, c'est celui de la « clause attributive de juridiction » (11).

Par cette clause, qui est admise par la jurisprudence, les parties peuvent déférer leur litige à un tribunal étranger de leur choix, à la loi nationale duquel elles soumettent leurs conventions. Cette loi étrangère comprend, certes, des dispositions impératives, mais chaque loi nationale a sa conception particulière de l'ordre public, et une disposition qui, dans la loi française, est d'ordre public, peut très bien ne pas l'être dans la loi nationale du tribunal étranger choisi par les parties.

La « clause attributive de juridiction », comme le fait très justement remarquer M. Ripert (12), fournit ainsi aux parties le moyen d'échapper à l'application des règles impératives édictées par notre législation.

Pour limiter d'ailleurs les abus de cette clause, la jurisprudence exige que la clause attributive de juridiction soit formelle, et elle ne la reconnaît pas dans une simple clause de renvoi à une loi étrangère (13).

(9) Planiol et Ripert : « Traité élémentaire de Droit civil », Tome II, p. 40, n° 105.

(10) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1408-1409-1410-1411.

(11) Sauvage : ouvrage cité, n° 148, p. 245.

(12) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 4<sup>e</sup> éd., n° 1423.

(13) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 4<sup>e</sup> éd., n° 1422.

## CHAPITRE II

### ORIGINES DE LA LOI DU 2 AVRIL 1936

#### I. — PRATIQUE ABUSIVE DES CLAUSES D'EXONÉRATION

Les dispositions du Code de Commerce dont nous venons de voir qu'elles constituent un régime juridique extrêmement libéral étaient, avant 1936, les seules applicables au transport de marchandises par mer. Et l'on comprend aisément que la très grande liberté laissée aux parties, du choix de leurs conventions, ait donné lieu quelquefois à des abus. Ceux-ci étaient principalement le fait des transports sous connaissance par lignes régulières dont les conditions fixées par l'armement ne pouvaient pratiquement être discutées par les chargeurs. Ces derniers, contraints d'accepter les connaissements exonérant le transporteur de toute responsabilité, finissaient, tout en payant un fret élevé, par supporter tous les risques d'un transport dont l'exécution était presque entièrement laissée à la bonne volonté du transporteur (1).

Et les clauses d'exonération totale de responsabilité du transporteur qui, dans un connaissement ou une charte-partie, ne sont nullement critiquables dès l'instant où elles sont librement acceptées par les chargeurs, et qui peuvent même répondre à des nécessités commerciales lorsqu'elles sont compensées par une diminution du fret, étaient évidemment inacceptables dans des transports où le contrat d'affrètement avait le caractère d'un contrat d'adhésion.

Aussi, depuis qu'au cours de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, la pratique des clauses d'exonération de responsabilité du transporteur s'était généralisée dans presque

(1) Aubrun : « Les transports de marchandises par mer », n<sup>os</sup> 2, 3, 4, p. 5 à 10.

tous les contrats de transports par lignes régulières, pour devenir la règle, les chargeurs suppliaient le législateur d'intervenir en leur faveur et de l'interdire.

## II. — LES ÉVÉNEMENTS QUI ONT AMENÉ LE LÉGISLATEUR A INTERVENIR

Mais cette intervention du législateur français était délicate car, en fait, la pratique des clauses d'exonération était devenue internationale. Et il n'était pas possible, étant donné la concurrence des armements étrangers, d'imposer aux armateurs français un régime juridique qui n'aurait pas manqué de leur être défavorable (2).

Et si, en 1936, après plus d'un demi-siècle de plaintes et de réclamations de la part des chargeurs, le législateur français s'est enfin décidé à intervenir en leur faveur, c'est parce que d'autres puissances étrangères l'avaient précédé dans cette voie et que des accords internationaux avaient pu être conclus.

Les Etats-Unis, par une loi fédérale du 13 février 1893 appelée le « Harter Act », étaient, en effet, intervenus les premiers en faveur de leurs chargeurs en interdisant aux transporteurs de s'exonérer de leurs fautes commerciales (3).

Puis, suivant leur exemple, l'Australie, en 1904, la Nouvelle-Zélande, en 1908, et le Canada, en 1910, avaient adopté des lois analogues au « Harter Act ».

En septembre 1921, une Conférence convoquée à La Haye par l'« International Law Association », et groupant des représentants des armateurs, des assureurs et des banquiers des principales puissances maritimes du monde, avait adopté, « pour supprimer les abus auxquels donnaient lieu les transports sous connaissements », un ensemble de règles appelées « les règles de La Haye de 1921 » (4). Ces règles n'étaient alors que proposées au choix des intéressés et ne pouvaient avoir de valeur réelle que si elles étaient incorporées dans une convention internationale de même que dans les lois internes des différentes nations.

Aussi, lors d'une conférence diplomatique réunie à Bruxelles, en octobre 1922, un projet de convention inspiré des règles de La Haye ayant pu être adopté, une Convention

(2) Aubrun : ouvrage cité, n° 5 à 12, p. 11 à 16.

(3) Aubrun : ouvrage cité, n° 13 p. 16.

(4) Texte dans R.I.D.M. XXXIII p. 179 en anglais et 495 en français.

— Compte rendu de la conférence, R.I.D.M. XXXIII p. 502 et 976. —  
Aubrun : ouvrage cité n° 20 p. 23.

internationale, en date du 25 août 1924, avait été signée à Bruxelles, par les représentants de vingt-quatre nations au nombre desquelles figurait la France, les Etats signataires s'étant réservés, toutefois, le droit, dans un protocole additionnel, de rectifier la Convention en introduisant, dans leur législation nationale, les règles adoptées par la Convention sous une forme appropriée à cette législation (5).

Et si, par la loi du 2 avril 1936, le législateur français a cru pouvoir essayer d'apporter une solution au conflit de droit interne soulevé par les clauses d'exonération de responsabilité du transporteur dans les transports sous connaissement, c'est parce qu'il mettait en même temps notre législation en harmonie avec les dispositions de la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 que notre pays avait signée et qu'il pourrait ainsi ratifier (6).

(5) Aubrun : ouvrage cité, n° 22 à 26 p. 26 à 30.

(6) Aubrun : ouvrage cité, n° 31 p. 37.

### CHAPITRE III

## LA LOI DU 2 AVRIL 1936

### SECTION I. — CARACTERE IMPERATIF DE LA LOI

La loi du 2 avril 1936 (7), que le législateur n'a d'ailleurs pas introduite dans le Code de Commerce, est, avant tout, une loi impérative (8). Le législateur a, en effet, voulu par cette loi interdire que soient insérées, dans les connaissances, certaines clauses qui seraient perturbatrices de l'ordre public, étant entendu que, par ordre public, il ne faut pas seulement entendre l'ordre moral de la société ou l'organisation politique et administrative de l'Etat, mais un véritable ordre économique national.

Car, aujourd'hui, il n'appartient plus seulement au législateur de maintenir l'ordre dans la rue et de protéger les bonnes mœurs, mais avant tout de soutenir les « économiquement faibles » et d'empêcher les conventions qui risqueraient de compromettre l'organisation économique qu'il dirige et qu'il veut maintenir (9). Le législateur s'est d'ailleurs exprimé de façon qu'on ne puisse douter du caractère impératif de la loi.

Le paragraphe premier de l'article 9 déclare « *nulle et de nul effet* » dans un connaissance ou titre quelconque de transport maritime, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet de soustraire le transporteur à la responsabilité que la présente loi met à sa charge ».

L'article 11 déclare, d'autre part, que « sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi ».

(7) D. 1937, IV, I.

(8) Ripert : « Droit Maritime », Tome II 4<sup>e</sup> éd., n° 1346 bis.

(9) Ripert : « L'ordre économique et la liberté contractuelle », Etudes Geny, Tome II, p. 325.

Le législateur a même voulu que les parties ne puissent pas échapper à l'emprise de la loi par le jeu d'une clause d'attribution de juridiction.

L'article 10 déclare, en effet, « qu'est nulle et non avenue en matière de navigation réservée, toute clause, y compris le cas de prévision d'arbitrage, qui aurait pour effet de déplacer le lieu où doit être jugé le litige selon les règles portées à la présente loi ».

Et il déclare également que « la clause compromissoire ne pourra, en aucun cas, conférer aux arbitres le pouvoir d'amiables compositeurs ».

La loi du 2 avril 1936 est donc une loi d'ordre public à laquelle les parties aux contrats qui lui sont soumis ne sauraient, en aucun cas, déroger.

## SECTION II. — DE L'APPLICATION DE LA LOI AUX TRANSPORTS PAR CHARTES-PARTIES

Si, suivant son intitulé, la loi du 2 avril 1936 est relative aux transports de marchandises par mer, il n'apparaît pas qu'il ait été dans l'intention du législateur qu'elle régit la totalité des transports maritimes.

Il ressort, en effet, du libellé de son article premier, qu'elle n'a qu'un domaine d'application limité.

L'alinéa 2 de l'article premier déclare, en effet, « qu'elle ne s'applique pas aux chartes-parties mais que, dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés, y sont soumis ».

Le législateur s'est, toutefois, exprimé d'une façon peu claire. La question se pose de savoir, en effet, ce qu'il a voulu exactement dire par « connaissements qui peuvent être délivrés, y sont soumis ». Car, si l'on tient compte du fait que la loi du 30 mars 1872 veut que dans tout transport par charte-partie, il y ait toujours un connaissement de rédigé et de remis par le transporteur au chargeur, si l'on devait estimer que cette rédaction et cette remise constituent bien la délivrance dont parle le législateur, il faudrait admettre que l'affirmation de ce dernier, à savoir que la loi du 2 avril 1936 ne s'applique pas aux chartes-parties, est purement illusoire et qu'en fait, cette loi régit la totalité des transports par charte-partie.

I. — OPINIONS ÉMISES EN FAVEUR DE L'APPLICATION  
DE LA LOI DE 1936 AUX CHARTES-PARTIES

Certains commentateurs de la loi du 2 avril 1936 prétendent que le législateur a oublié que l'article 3 de la loi du 30 mars 1872 rendait la création d'un connaissance obligatoire pour tous les transports, y compris les transports par chartes-parties et que s'il avait voulu exclure les chartes-parties du domaine d'application de la loi de 1936, son intention n'en avait pas moins été de soumettre à cette loi tous les connaissances qui pouvaient être créés.

Ils estiment qu'il n'est pas possible de considérer qu'un connaissance n'est délivré que lorsqu'il est transféré par l'affrèteur à un tiers, comme d'aucuns le prétendent, mais que la délivrance doit s'entendre d'abord, entre les parties, et qu'un connaissance est délivré lorsqu'il est remis par le transporteur à l'affrèteur. Ils invoquent à l'appui de leur thèse, le fait que, lors du vote de la loi devant la Chambre, l'amendement de M. Join-Lambert (10) suivant lequel la loi ne devait s'appliquer qu'au connaissance négociable, a été repoussé et ils font remarquer qu'à l'alinéa premier de l'article 2 de la loi du 2 avril 1936, le législateur emploie, de nouveau, le concept « délivrer » pour dire que le transporteur devra délivrer un connaissance au chargeur, sur sa demande. Il semble donc bien que, dans l'esprit du législateur, il faille entendre par « connaissance délivré » le connaissance qui est remis par le transporteur au chargeur, en tant que reconnaissance de la marchandise mise à bord.

C'est ainsi que M. Francis Sauvage (11) écrit : « Il nous semble difficile d'admettre que les connaissances remis au chargeur, même après la signature d'une charte-partie, ne soient pas délivrés à celui-ci dans le sens ordinaire qui est attaché à cette expression ».

De même, M. James Govare (12) estime, lui aussi, que si le législateur a, sans doute, voulu exclure du domaine d'application de la loi du 2 avril 1936, les transports par chartes-parties donnant lieu à une émission de connaissances négociables, il n'a pas su s'exprimer pour qu'il puisse en être ainsi.

(10) « J.O. » 1931. Chambre. Débats, p. 2053.

(11) Sauvage : « La législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises », p. 133.

(12) Govare : « La Semaine », journal hebdomadaire d'assurances, 3 juillet 1938, article.

## II. — RECHERCHE DE L'INTENTION DU LÉGISLATEUR

Mais l'opinion de ces auteurs n'est généralement pas partagée par la doctrine (13) qui affirme, au contraire, que la loi du 2 avril 1936 ne s'applique ni aux transports par chartes-parties, ni aux connaissements créés à l'occasion de ceux-ci. Pour elle, les connaissements ne seraient « délivrés » que lorsqu'ils seraient transférés par le chargeur à un tiers, et ce serait donc par suite de leur transfert et seulement dans les rapports qui pourraient exister entre transporteurs et tiers porteurs de connaissements que les transports par charte-partie se trouveraient ainsi régis par la loi du 2 avril 1936.

Il est certain que si l'on entend par « délivrance » de connaissements, le seul fait, pour le transporteur, de les remettre au chargeur comme reçu de la marchandise, puisque, en vertu de la loi du 30 mars 1872, il n'existe pas d'affrètement même par charte-partie qui ne donne lieu à une telle délivrance, on est obligé de lire l'alinéa 2 de l'article premier comme si le législateur avait écrit : « les transports par chartes-parties à l'occasion desquels des connaissements sont toujours délivrés, sont, du seul fait de cette délivrance, soumis à la loi du 2 avril 1936 ».

Mais une telle interprétation de l'alinéa 2 de l'article premier est absolument inadmissible.

En effet, le droit maritime français a toujours distingué le contrat d'affrètement purement consensuel des écrits, chartes-parties et connaissements qui ne servent qu'à prouver son existence et qui n'ajoutent rien à sa validité (14). Et le législateur, qui n'ignorait pas cette distinction, a pris soin, dans la loi du 2 avril 1936, de réglementer, avant tout, les contrats d'affrètement que les parties peuvent passer en vue de certains transports maritimes et non pas les connaissements pris en tant que preuves écrites de ces contrats.

Dès le titre de la loi, dès l'alinéa premier de l'article premier, il affirme que sa volonté est de réglementer les transports de marchandises par mer.

Si telle est donc sa volonté, l'exception qu'il formule à l'alinéa 2 de l'article premier, à savoir que la loi ne s'ap-

(13) Marais : « Du statut des chartes-parties sous l'empire de la convention internationale du 25 août 1924 », D. 40 p. 1. — Haralanbidis : « La loi française du 2 avril 1936 et les chartes-parties », extrait de « Il diritto marittimo guigno 1939 ». — Rondeau : « Transports par chartes-parties », Association Française du Droit Maritime, 1939.

(14) Ripert : « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1404. — « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1404.

plique pas aux chartes-parties, ne peut s'entendre que comme une affirmation de principe que la loi ne s'applique pas aux contrats de transports prouvés par chartes-parties.

Et cette interprétation s'impose d'autant plus que le membre de phrase « ...dans le cas d'affrètement par charte-partie, les connaissements qui peuvent être délivrés, y sont soumis » n'aurait aucun sens si le législateur n'avait absolument pas dans l'esprit que les affrètements par chartes-parties échappent à la loi, tout au moins lorsqu'aucun connaissement n'est délivré.

Si tel est donc le principe posé par le législateur que les transports par chartes-parties échappent à la loi, on ne saurait admettre que la restriction qu'il énumère aussitôt après, à savoir que les connaissements qui peuvent être délivrés à l'occasion de ces transports sont soumis à la loi, puisse faire échec totalement au principe au point de lui enlever toute portée.

Il faut convenir que le texte de l'alinéa 2 de l'article premier ne peut signifier, à la fois, que la loi de 1936 s'applique tout en ne s'appliquant pas aux transports par charte-partie, sinon il faut admettre que le législateur s'est exprimé d'un façon absolument contradictoire, ce qui est tout à fait inacceptable (15), car même si cette contradiction était due au fait que le législateur aurait oublié l'existence de l'article 3 de la loi du 30 mars 1872, elle ne trouverait point d'excuse dans un oubli qu'on ne peut supposer, car si « nul n'est sensé ignorer la loi », à plus forte raison le législateur se doit-il de connaître les lois dont il est l'auteur.

### III. — IL N'EXISTE PAS D'OBLIGATION DE DÉLIVRER UN CONNAISSEMENT

Si l'on donne à l'expression « connaissements délivrés » qui figure à l'alinéa 2 de l'article premier le sens de « connaissements remis par le transporteur au chargeur », il faut remarquer que le législateur dit de ces connaissements qu'ils *peuvent* être délivrés; il donne donc au transporteur la faculté de délivrer ou non des connaissements au chargeur. Or, cette *faculté* ainsi reconnue est en contradiction formelle avec l'*obligation* de délivrer formulée par l'article 3 de la loi du 30 mars 1872.

(15) Rondeau : ouvrage cité, p. 21 : « On ne peut concevoir que la seconde partie d'une disposition légale annule la première... ce serait aller trop loin que d'admettre une interprétation reposant sur un principe de contradiction ».

Comme la loi du 2 avril 1936 est d'ordre public et que son article 11 déclare que « sont abrogées toutes dispositions contraires à la présente loi », nous sommes amenés à admettre que les dispositions de la loi de 1872, contraires à la loi du 2 avril 1936, sont abrogées et qu'ainsi le transporteur par charte-partie a bien la faculté de ne pas remettre de connaissements au chargeur.

Nous voyons ainsi que, même en donnant au concept « délivré » le sens de « remis au chargeur par le transporteur », on n'empêcherait pas qu'en vertu de l'article 11, la loi de 1872 serait, en ce qui nous intéresse, abrogée et, qu'en fait, la majeure partie des transports par chartes-parties échapperait aux dispositions impératives de la loi du 2 avril 1936.

#### IV. — LA REMISE D'UN CONNAISSEMENT N'EST PAS SA DÉLIVRANCE

Il faut, enfin, remarquer que nous avons, jusqu'à présent, raisonné comme si la soumission à la loi du 2 avril 1936 du connaissement qui pourrait être délivré à l'occasion d'un transport par charte-partie devait entraîner « ipso facto » celle du contrat correspondant. Or, nous ne pensons pas, tout au moins en ce qui concerne les rapports pouvant exister entre les parties au contrat, que la soumission du connaissement entraînerait celle du contrat.

La charte-partie est, en effet, généralement seule à contenir les conditions du contrat. Le connaissement ne contient, en général, que la description des marchandises mises à bord et une clause de renvoi aux conditions de la charte.

Et la doctrine et la jurisprudence ont toujours admis qu'entre les parties, le connaissement renvoyant aux conditions de la charte, ne peut pas être considéré comme un avenant au contrat primitif constaté par cette charte dont les dispositions doivent s'imposer aux parties, même à l'encontre de celles du connaissement (16).

Il n'en serait autrement que si le connaissement ne contenait pas une clause de référence formelle aux conditions de la charte, auquel cas le connaissement, devenant le titre principal du transport, imposerait ses conditions aux parties, même à l'encontre de celles de la charte.

(16) Lyon-Caen et Renault : 5<sup>e</sup> éd. Tome 5, p. 612. — Sauvage : « Manuel pratique des transports », p. 41, n° 17. — Bonnecase : Traité, n° 557. — Ripert : « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1449; « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1448 bis.

Or, nous prétendons qu'une clause de renvoi aux conditions de la charte est valable dans un connaissement soumis à la loi du 2 avril 1936.

En effet, l'article 9 de la loi du 2 avril 1936 interdit seulement les clauses qui auraient pour but de soustraire le transporteur aux obligations que ladite loi met à sa charge.

Or, dans le cas d'affrètement par charte-partie, la loi de 1936 ne met aucune obligation à la charge du transporteur pour la raison qu'elle a posé, comme principe, dans son article premier, qu'elle ne régit pas de tels transports.

Le connaissement qui contient une clause de renvoi aux conditions de la charte est donc parfaitement valable au regard de la loi de 1936, et le fait qu'il serait soumis à cette loi n'entraînerait pas la soumission du contrat constaté par la charte.

#### V. — UN CONNAISSEMENT N'EST DÉLIVRÉ QUE S'IL EST TRANSFÉRÉ

Pour qu'il y ait soumission du contrat de transport par charte-partie à la loi de 1936, il faudrait que le connaissement remis au chargeur devienne le titre essentiel du contrat et que ses conditions l'emportent sur celles de la charte.

Or, c'est précisément ce qui se produit lorsque le chargeur transfère le connaissement à un tiers porteur (17). Avec la possession du connaissement, le tiers porteurs acquiert celle des marchandises transportées et il se trouve ainsi lié avec le transporteur par un contrat de transport dont les conditions sont seulement celles qui figurent au connaissement et non celles qui figureraient à la charte qu'il ignore.

La charte-partie s'effaçant ainsi pour laisser la place au connaissement, le « transport par charte-partie » devient un « transport sous connaissement » et se trouve donc soumis aux dispositions de la loi du 2 avril 1936.

Aussi, la plupart des auteurs s'accordent pour affirmer que ce n'est qu'à partir du moment où le connaissement délivré régit les rapports pouvant exister entre le transporteur et le tiers porteur du connaissement que le transport par charte-partie se trouve soumis à la loi du 2 avril 1936 (18).

Ils font, en effet remarquer que les transports par chartes-parties n'ont jamais menacé l'ordre public écono-

(17) Ripert : « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1450; « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1448 *ter*.

(18) Marais : ouvrage cité, p. 17.

mique, ni donné lieu à des plaintes de la part des chargeurs. Aussi le législateur n'avait aucune raison de les soumettre à la loi de 1936.

Car, pour la conclusion d'affrètements par chartes-parties, les chargeurs discutent toujours sur un pied d'égalité avec les transporteurs, quand ils ne vont pas jusqu'à leur imposer leurs conditions (19).

## VI. — INTENTION DU LÉGISLATEUR

Quand on se reporte aux mobiles qui ont incité le législateur à intervenir, on voit qu'il a seulement voulu empêcher les abus auxquels les transports sous connaissance donnaient lieu et dont les victimes étaient non seulement les chargeurs, mais aussi les tiers porteurs de connaissance.

Il arrivait, en effet, dans le cas d'avaries survenues aux marchandises que, par le jeu des clauses de non-responsabilité du transporteur insérées au connaissance, souvent en des termes plus ou moins voilés, le connaissance ne présentait plus pour le tiers porteur, souvent banquier, qui l'avait pris à l'escompte, qu'une garantie à peu près illusoire. Et, dans ces conditions, le caractère réel du crédit documentaire disparaissait à peu près complètement.

Le législateur a donc voulu protéger le tiers porteur du connaissance et l'on comprend qu'il ait pensé à le faire, non seulement dans les transports sous connaissances, mais également dans les transports par chartes-parties.

C'est pourquoi, après avoir affirmé qu'il entendait ne pas soumettre à ses dispositions impératives les transports par chartes-parties, le législateur précise toutefois que, dans le cas où des connaissances seront délivrés, autrement dit transférés, ces connaissances seront soumis à la loi, c'est-à-dire que, dans les rapports qui pourront exister entre le transporteur et les tiers porteurs de connaissances, les contrats de transports par chartes-parties seront soumis à la loi.

Cette interprétation s'impose d'autant plus qu'elle identifie le texte de la loi du 2 avril 1936 avec celui de la Convention du 25 août 1924 qui dit que cette Convention « s'applique au connaissance... émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur de connaissance ».

(19) Scapel : « La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer », p. 37 n° 31.

Or, on sait que le texte de la Convention de 1924 a servi de modèle aux rédacteurs de la loi de 1936. Il est certain qu'il existe des différences suffisantes entre la Convention et la loi pour qu'il ne suffise pas de rechercher dans la Convention le sens des expressions qui pourraient paraître obscures dans la loi; cette dernière n'étant pas seulement une traduction ou une copie de la Convention, mais une œuvre tout de même originale.

Cependant, si l'on se reporte aux débats parlementaires qui ont donné naissance à la formule définitive de l'alinéa 2 de l'article premier de la loi, on voit qu'il ne fait pas le moindre doute que le législateur a voulu que cette formule soit conforme à celle de l'article premier de la Convention.

En effet, c'est au cours de la séance de la Chambre des Députés du 19 mars 1931 qu'en remplacement d'un amendement de M. Join-Lambert, M. Roux-Freissineng, rapporteur de la loi, proposa le texte actuel en déclarant : « Je ne crois pas qu'il puisse y avoir la moindre objection à son adoption, puisque c'est celui même de la Convention de Bruxelles » (20).

Ce texte était d'ailleurs celui du premier projet du Gouvernement présenté en 1926, dont les auteurs disaient : « Le projet présenté est, malgré la différence de forme, en concordance parfaite avec les principes de la Convention Internationale » (21).

Et c'est à tort que l'on invoque à l'encontre de la seule interprétation possible de l'alinéa 2 de l'article premier de la loi, le fait que l'amendement de M. Join-Lambert limitant l'application de la loi aux seuls connaissements négociables, ait été repoussé.

Notre prétention n'est pas, en effet, de limiter, dans le cas d'affrètements par chartes-parties, l'application de la loi de 1936 aux seuls connaissements négociables.

Nous entendons seulement ne faire jouer les dispositions de la loi de 1936 que si le connaissement est transféré à un tiers.

Or, le critère de « transfert » que nous adoptons est, comme le fait très justement remarquer M. Rondeau, « tout à fait indépendant de la question de négociabilité du connaissement » (22).

En effet, dans la langue juridique française, les termes de « cession » et de « négociation » sont deux notions étroites

(20) « J.O. » 1925. Chambre. Documents, annexe n° 2021, p. 33. — « J.O. » 1931. Chambre. Débats, p. 2053-2054.

(21) « J.O. » 1926. Chambre. Documents, annexe n° 3155, p. 995.

(22) Rondeau : ouvrage cité p. 19.

qui servent à définir deux opérations qui ne se confondent pas. Tandis que le « transfert » sous-entend soit l'une, soit l'autre de ces opérations.

Si le connaissement est à ordre ou au porteur, il est transférable par voie de négociation au profit d'un tiers porteur. Si le connaissement est à une personne dénommée, il est transférable par voie de cession au profit d'un tiers bénéficiaire. En repoussant l'amendement de M. Join-Lambert, le législateur a voulu que ce tiers bénéficiaire d'une cession puisse se prévaloir, vis-à-vis du transporteur, des mêmes droits que le tiers porteur.

Nous voyons ainsi, en conclusion, qu'il n'est pas douteux que les transports par chartes-parties échappent totalement à l'emprise de la loi de 1936 et que, seuls, les connaissements délivrés à l'occasion de ces transports, et uniquement dans les transports pouvant exister entre le transporteur et un tiers porteur, se trouvent soumis à la loi de 1936.

### SECTION III. — LA LOI DU 2 AVRIL 1936 NE REGIT QU'UNE PARTIE DES OPERATIONS QUE COMPORTE L'EXECUTION DES CONTRATS DE TRANSPORT QUI LUI SONT SOUMIS

#### I. — LE SECTIONNEMENT DU CONTRAT DE TRANSPORT

Si la loi du 2 avril 1936 ne s'applique pas à tous les transports par mer, elle ne semble pas, non plus, régir la totalité des opérations que comporte l'exécution des contrats de transport qui lui sont soumis.

L'alinéa premier de son article premier déclare, en effet, qu'elle « s'applique seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire ».

Il résulte des travaux préparatoires de cette loi (23) qu'en proposant comme limites, la prise en charge des marchandises sous palan d'une part, et leur remise sous palan au destinataire d'autre part, le législateur a cru que la délimitation du domaine d'application de cette loi au contrat de transport de marchandises par mer ne présenterait pas de difficultés.

Mais, en fait, il apparaît qu'il arrive souvent que les marchandises ne sont pas *remises* « sous palan » au trans-

(23) « J.O. » 1932. Sénat. Documents, annexe n° 684 p. 1044.

porteur, ni *livrées* « sous palan » au destinataire, que, de plus, les techniciens (24) ne s'accordent pas sur le sens à donner à l'expression « sous palan » qui peut s'appliquer aussi bien aux palans de terre qu'à ceux du bord, qu'il est, enfin, certains transports dans lesquels on ne peut utiliser de palan pour charger ou décharger les marchandises et pour lesquels l'expression « sous palan » ne peut avoir aucun sens.

La délimitation du domaine d'application de la loi du 2 avril 1936 au contrat de transport de marchandises par mer, pose donc un véritable problème que la Cour de Cassation a heureusement, en grande partie, résolu dans deux arrêts de sa Chambre civile, section commerciale, l'un du 16 mai 1949 (25), l'autre du 3 janvier 1950 (26).

Dans le premier, elle précise « que l'expression remise sous palan au destinataire, employée par l'article premier pour marquer la fin du transport maritime, doit s'entendre du moment où la palanquée extraite du navire au moyen du palan a été déposée en dehors du navire » ;

« Que cette interprétation résulte tant de la terminologie employée que des principes posés par la Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924, dont la loi du 2 avril 1936 poursuivait l'application à la législation française. »

Dans l'arrêt du 3 janvier 1950, elle déclare que « la loi du 2 avril 1936 dispose, dans son article premier, qu'elle s'applique seulement depuis la prise en charge des marchandises sous palan jusqu'à leur remise sous palan au destinataire; qu'en refusant, dès lors, de considérer comme régies... (par ladite loi) ...les opérations postérieures à la mise à quai des marchandises, mais antérieures à leur délivrance au destinataire, le jugement attaqué, loin de violer les textes visés au moyen en a fait, au contraire, une exacte application ».

Ces deux décisions de la Cour de Cassation sont riches en conséquences.

De la première, suivant laquelle, par « remise sous palan au destinataire », il faut entendre le moment où, extraite de la cale et amenée le long du bord par le palan du navire, la palanquée est déposée sur le quai et que les élingues sont décapelées du crochet du palan, nous pouvons déduire que, réciproquement, il faut entendre par « prise en

(24) Lavergne : « Les transports par mer », p. 36.

(25) Cas. Comm. 16 mai 1949, D.M.F. 1949, 411, D. 1950, 629.

(26) Cass. Comm. 3 janvier 1950, D. 1950, 225, D.M.F. 1950, 166.

charge sous palan » le moment où la marchandise est saisie le long du bord par le palan du navire.

De la deuxième décision, il résulte que la livraison au destinataire peut ne pas être confondue avec la remise sous palan au destinataire et lui être postérieure, de même que la remise des marchandises au transporteur peut ne pas coïncider avec la prise en charge sous palan et lui être antérieure.

Nous sommes, en conséquence, amenés à distinguer dans l'exécution du contrat de transport de marchandises par mer, trois phases :

— la première phase allant de la remise par le chargeur des marchandises au transporteur jusqu'à la prise en charge de celles-ci sous palan;

— la seconde, depuis la prise en charge sous palan dans le port d'embarquement jusqu'à la remise sous palan à destination;

— la troisième, enfin, allant de la remise sous palan à destination jusqu'à la livraison au destinataire.

Et nous voyons qu'il faut admettre, avec la Cour Suprême, que seule la seconde phase, que nous appellerons la phase purement maritime du transport, qui va de palan à palan, se trouve soumise aux dispositions impératives de la loi du 2 avril 1936.

La presque-totalité des auteurs accepte, en général, l'interprétation de la notion de sous palan proposée par la Cour de Cassation et s'accorde avec elle pour reconnaître que la loi du 2 avril 1936 ne peut s'appliquer que pendant la phase purement maritime du transport qui va de palan à palan.

C'est ainsi que M. Ripert écrit notamment (27) :

« Seule la partie purement maritime de palan à palan se trouve régie par la loi de 1936 », et il ajoute un peu plus loin : « Il n'est pas contestable que, dans la détermination des droits et obligations des parties, il faille distinguer entre les différentes phases de l'exécution du contrat, puisqu'un régime obligatoire est institué pour la partie purement maritime ».

M. Georges Marais dit également (28) que « selon la solution consacrée par la Cour de Cassation, la loi du 2 avril 1936 ne s'applique qu'à la phase purement maritime du transport par mer » et il précise que cette phase va depuis le « moment où la palanquée formée sur le quai est prise

(27) G. Ripert : D.M.F. 1950, p. 474.

(28) G. Marais : « Le transport des marchandises par mer », p. 21 et s.

en charge par le transporteur jusqu'au moment où la palanquée prise en cale est déposée sur le quai pour être mise à la disposition du destinataire ».

Quant aux tribunaux et aux Cours d'appel, ils se sont également, dans l'ensemble, ralliés à l'interprétation de la Cour Suprême (29).

Un seul auteur, à notre connaissance, M. de Grandmaison (30), critique la limitation qui est faite de l'application de la loi de 1936 à la seule phase purement maritime du transport. Il estime que, dans la formule de l'alinéa premier de l'article premier, on ne saurait faire abstraction des mots « au destinataire » et il estime que la loi de 1936 devrait régir l'exécution du contrat de transport jusqu'à la « délivrance effective » des marchandises au destinataire.

Cette critique ne nous paraît pas fondée. Car, comme le fait justement remarquer M. de Grandmaison, « chacun sait que, dans l'immense majorité des cas, la marchandise n'est jamais remise au destinataire sous le palan du navire, mais ultérieurement à quai ou en magasin » (31).

Et si on admettait que la loi de 1936 doive s'appliquer jusqu'à la remise effective au destinataire, on ne ferait certes pas abstraction des mots « au destinataire » dans la formule de l'alinéa premier de l'article premier, mais, en revanche, on ne tiendrait pas compte des mots « sous palan » devenus complètement inutiles.

Et, puisqu'en fait, il faut choisir, en définitive, entre les mots « sous palan » et « au destinataire », nous estimons que, dans la formule de l'alinéa premier de l'article premier, les mots « sous palan » doivent l'emporter sur les mots « au destinataire », et que c'est à la remise sous palan, qu'elle soit faite ou non au destinataire, que l'application de la loi du 2 avril 1936 doit prendre fin.

Cette interprétation nous paraît, en effet, être la seule à s'accorder avec les déclarations faites par le législateur au cours des travaux préparatoires (32) et la seule qui rapproche le texte de l'alinéa premier de l'article premier de la loi de 1936 de celui de l'article premier de la Convention de

(29) Cour d'Aix, 12 janvier 1950, D.M.F. 1950 p. 373. — Trib. Comm. Seine, 17 avril 1950, D.M.F. 1951, p. 33. — Trib. Comm. Alger 6 février 1950, D.M.F. 1950, p. 408. — Trib. Comm. Marseille, 30 juin 1950, R.C.M. Marseille 1950, p. 72.

(30) Jean de Grandmaison : « Le contrat de transport maritime », D.M.F. 1951, p. 55.

(31) de Grandmaison : D.M.F. 1951, p. 62.

(32) « J.O. » 1932. Sénat. Documents, annexe n° 684 p. 1044. — « J.O. » 1935. Chambre. Documents, annexe n° 4441 p. 27.

Bruxelles de 1924 (33) dont nous savons que le législateur de 1936 a voulu respecter l'esprit sinon la lettre.

## II. — LA DÉTERMINATION DES LIMITES DE LA PHASE PUREMENT MARITIME DU TRANSPORT

*a) Problème que pose la détermination des limites  
de la phase purement maritime du transport  
lorsque les palans du navire ne sont pas utilisés  
pour le chargement ou le déchargement  
des marchandises*

En se prononçant sur le sens de l'expression « sous palan », la Cour de Cassation, à l'image du législateur, s'est placée dans le seul cas où le chargement et le déchargement des marchandises sont effectués par les palans du navire. Or, il arrive souvent qu'à la place des appareils de bord, on se serve d'engins de manutention situés à terre, constitués le plus souvent par des grues placées en bordure des quais, mais également par des appareils spécialement conçus pour la manutention de certaines marchandises.

Et, dans tous les cas où l'on charge et où l'on décharge les marchandises sans se servir des palans du navire, la délimitation de la phase purement maritime du transport continue de poser un problème.

Nous pensons qu'il est toutefois possible de lui trouver une solution.

Il faut, en effet, considérer que le mode normal de chargement ou de déchargement d'un navire consiste dans l'utilisation de ces palans. Le fait qu'un autre mode soit utilisé ne doit pas pouvoir modifier l'étendue du domaine d'application de la loi du 2 avril 1936.

Car, étant donné que la phase purement maritime du transport est seule soumise à la réglementation impérative, si le point de départ et le point terminal de cette phase pouvaient varier suivant le mode de manutention choisi par les parties, il est évident que le choix d'une technique qui retarderait le point de départ ou avancerait le point terminal permettrait de faire échec au caractère d'ordre public de la loi et de tourner ses dispositions.

Il faut donc que le point de départ et le point d'arrivée de la phase purement maritime du transport soient les mêmes, que les palans du navire soient ou non utilisés pour le chargement ou le déchargement des marchandises.

Toutes les fois qu'au lieu d'utiliser les palans du navire, on se servira d'un autre mode de manutention, il suffira, pour trouver le point de départ et le point d'arrivée de la phase purement maritime du transport, de rechercher quels auraient été ces points si les palans du navire avaient été utilisés et, procédant par analogie, de faire coïncider les points ainsi trouvés avec ceux que l'on recherche.

C'est ainsi, par exemple, que si, au lieu de se servir des palans du navire, on utilise une grue de quai, la phase purement maritime du transport s'étendra depuis le moment où la grue saisit la marchandise sur le quai, jusqu'au moment où elle la dépose sur le quai d'arrivée (34).

Et il n'y pas lieu de se demander si la grue est manœuvrée ou non par le personnel du navire, car le fait que la grue soit manœuvrée par le chargeur ou le réceptionnaire ne saurait ni retarder le point de départ, ni avancer le point terminal de la phase maritime du transport dont l'étendue doit être immuable.

De même, pour le déchargement des bananes au moyen d'un appareil à poches, c'est au moment où l'on reçoit les régimes dans le magasin à bananes, à la sortie de l'appareil à poches, que se fait le « passage sous palan ». Ce moment correspond bien, en effet, au dépôt qui pourrait être fait des régimes sur le quai par les palans du navire.

Il est toutefois d'autres cas, notamment celui des transports de vin en vrac par navires citernes, où il n'est plus possible, alors, de procéder par analogie et de se demander où et quand aurait commencé et fini la phase purement maritime du transport, si on avait utilisé les palans du navire pour charger ou décharger les marchandises.

Certains auteurs, dont M. Paul Scapel (35), soutiennent que ces transports ne sauraient être régis par la loi du 2 avril 1936 qui, étant donné l'expression technique de « sous palan » employée par son auteur, ne pourrait s'appliquer à un transport que lorsque le chargement ou le déchargement peuvent se faire par les palans du navire.

Mais leur argumentation doit être repoussée, car elle aurait pour effet de soustraire au domaine d'application de la loi de 1936, de nombreux transports sous connaissements que le législateur a certainement voulu réglementer (36).

(34) M. Guy Fraikin, « Le Problème de la responsabilité du transporteur depuis la loi du 2 avril 1936 », p. 26, écrit : « Lorsque les manutentions se font au moyen de grues se trouvant à quai, il nous apparaît légitime d'assimiler ces manutentions à celles qui se font par (des) palans (du navire) ».

(35) Paul Scapel, « Antenne » 1<sup>er</sup> janvier 1951.

(36) « J.O. » 1932. Sénat. Documents, annexe n° 684 p. 1044.

Et il faut décider, avec la majeure partie des auteurs (37) et l'unanimité de la jurisprudence (38), que la loi du 2 avril 1936 régit ces transports, étant bien entendu qu'il reste à déterminer les limites de la phase purement maritime de chacun de ces transports, compte tenu de l'impossibilité dans laquelle on se trouve d'utiliser la notion technique de « sous palan » qui n'a, en l'occurrence, aucun sens.

b) *Solution proposée — Critères permettant de déterminer les limites de la phase purement maritime du transport*

Si la limitation de la phase purement maritime des transports pour lesquels on ne peut concevoir de chargement ou de déchargement par les palans du navire pose un problème, nous pensons que la solution doit consister dans l'utilisation d'autres critères que celui du « sous palan » adopté par le législateur et permettant de déterminer le même moment dans l'exécution du contrat de transport.

Si nous examinons la situation du navire par rapport à celle de la marchandise au moment du passage de celle-ci sous palan, dans le cas d'un déchargement par le palan du navire, nous remarquons qu'à ce moment, le navire perd tout contact matériel même indirect avec la marchandise, qu'indépendamment de cette perte de contact, le navire n'exerce plus la moindre influence sur la manutention de la marchandise qui non seulement n'est plus son œuvre, mais encore échappe à son contrôle.

Nous voyons ainsi que nous avons à notre disposition quatre critères distincts qui peuvent nous permettre de préciser les limites de la phase purement maritime du transport dans le cas où le critère du « sous palan » est inutilisable :

— le premier critère est celui du *contact* matériel pouvant exister entre le navire ou tout appareil faisant partie du bord et de la marchandise;

— le second est celui de *l'influence* que le navire et ses appareils peuvent exercer *sur le déplacement* de la marchandise alors même qu'ils n'auraient aucun contact avec celle-ci. C'est ainsi que tous les déplacements qui se feront soit à l'intérieur, soit au-dessus du navire ou à proximité immédiate de ses bords, devront être considérés comme

(37) Pierre Emo, D.M.F. 1950 p. 56. — Georges Marais : « Les Transports de marchandises par mer », p. 25.

(38) Cour Montpellier, 24 juillet 1950, D.M.F. 1951, p. 79, sur appel d'un jugement du Trib. Comm. Sète, 3 mars 1949.

influencés par la structure ou la superstructure du navire et par ses appareils;

— le troisième critère est celui de la *participation* du navire à certaines opérations de manutention, et pour ces opérations seulement;

— le quatrième critère est celui du *contrôle* que le navire peut exercer sur certains déplacements de la marchandise au cours du chargement ou du déchargement, les manutentions purement terrestres étant exclues.

Etant donné ces quatre critères, il suffira donc, au moment du chargement, qu'il y ait soit contact avec la marchandise soit influence ou participation ou contrôle relativement à son déplacement, c'est-à-dire qu'un seul de ces critères soit vérifié, pour que commence aussitôt la phase purement maritime du transport.

Par contre, lors du déchargement, dès qu'il n'y aura plus à la fois ni contact, ni influence, ni participation, ni contrôle, la phase purement maritime sera terminée.

Parmi les auteurs qui ont recherché le moyen de déterminer le moment correspondant au passage sous palan dans les transports où aucun palan ne peut servir à charger ou à décharger la marchandise, nous n'en connaissons pas qui ait vu la nécessité de se servir à la fois des quatre critères que nous proposons.

Il est pourtant certain que seul l'emploi de plusieurs critères est susceptible de permettre de déterminer avec exactitude le moment correspondant au passage sous palan, d'autant plus qu'il faut tenir compte des progrès continuels et de la très grande diversité des techniques de la manutention.

Le seul auteur qui ait pratiquement proposé trois de nos critères est M. Georges Marais, dans son ouvrage sur les transports de marchandises par mer.

Il écrit : « Dans ces hypothèses particulières (où l'emploi des palans du navire est impossible), remarquons que la marchandise arrive à bord au moyen d'appareils sur lesquels le transporteur n'exerce ni *son contrôle* ni *son action*. Il devient, par suite, évident que sa responsabilité dans le dommage, s'il s'en produit un, ne se trouve engagée que si une faute existe à sa charge relativement à l'opération elle-même » (39).

M. Georges Marais estime donc qu'une opération de manutention qui n'est ni effectuée ni contrôlée par le navire ne saurait être soumise aux dispositions impératives de la

(39) Marais : « Les transports de marchandises par mer », p. 26.

loi du 2 avril 1936. Il admet, par conséquent, le troisième et le quatrième critères que nous venons de proposer.

Le même dit ensuite que la phase purement maritime du transport ne prend fin que lorsque la « totalité des marchandises cesse d'être dans une *dépendance* quelconque avec le navire ou avec les appareils de celui-ci, qu'ils soient intérieurs ou extérieurs » (40). Il admet donc, également, le critère du contact.

Quant au critère de *l'influence*, il a été proposé partiellement par M<sup>lle</sup> Chavaudret, que cite M. Fraikin, et qui estime que « tant que la marchandise se trouve en cale, elle reste sous la responsabilité du transporteur » (41) et demeure régie par la loi du 2 avril 1936.

Il faut d'ailleurs reconnaître, avec M. Fernand Donnat (42), que très peu d'auteurs « se sont encore penchés sur les difficultés » de la détermination des limites de la phase purement maritime, lorsqu'on ne peut concevoir l'utilisation des palans du navire pour charger ou décharger les marchandises transportées.

Certains auteurs proposent, lorsque le critère de « sous palan » est inutilisable, de remplacer le texte de l'article premier, alinéa premier, de la loi du 2 avril 1936, par celui de l'article premier *e*) de la Convention de 1924 (43). Ils prétendent qu'il n'y a qu'une différence de pure forme entre les deux textes et que l'intention du législateur a bien été d'inclure le chargement et le déchargement des marchandises transportées dans la phase purement maritime du transport.

Mais on sait que le texte primitif du législateur, qui était conforme à celui de la Convention de 1924, a été modifié par la Commission du Sénat (44) qui a voulu, avec juste raison, que l'on puisse « déterminer plus exactement le moment exact auquel commence la responsabilité du transporteur et celui auquel elle finit ».

Le législateur a donc considéré, en définitive, que les termes « chargement » et « déchargement » qu'emploie la Convention de 1924 étaient beaucoup trop vagues pour permettre de déterminer les limites de la phase purement maritime du transport par mer.

(40) Marais, *op. cit.* p. 27.

(41) Fraikin, ouvrage cité.

(42) Donnat, De la responsabilité du transporteur et des cas exceptés, « Journal de la Marine marchande », n° 1649, 26 juillet 1951, p. 1679.

(43) Art. 1<sup>er</sup> e) : « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

(44) « J.O. » 1932. Sénat. Documents, annexe n° 684 p. 1044.

Il a craint, avec juste raison, que ne se trouvent comprises, dans cette phase, des opérations de manutention auxquelles le navire demeure tout à fait étranger et qui sont, cependant, comprises dans les opérations de chargement ou de déchargement du navire.

*c) Exemple d'application des critères proposés  
aux transports de vins en vrac*

C'est principalement à l'occasion des transports de vins en vrac que l'on s'est rendu compte qu'il était tout à fait inacceptable de leur appliquer le texte primitif du législateur, c'est-à-dire celui de l'article premier de la Convention.

Nous pensons, en effet, avec M. Fernand Donnat, que « si l'on se réfère à la Convention... le champ d'application de la loi peut... (pour les transports de vins en vrac) se trouver considérablement élargi » (45), ce qui serait profondément injuste pour le transporteur. Le déchargement du vin en vrac ne peut, en effet, être considéré comme terminé que « lorsqu'il est parvenu, dit M. Donnat, dans les récipients convenables qui doivent le recevoir » (46), c'est-à-dire, le plus souvent, dans les chais du consignataire. Or, de la citerne du navire au chai, le vin circule dans des sortes de pipe-lines dont la longueur dépasse parfois le kilomètre.

Il apparaît donc, dans le cas de déchargement ou de chargement de vin en vrac, qu'il faut admettre que c'est en un point de la circulation du vin depuis la citerne jusqu'au récipient qui doit le recevoir ou réciproquement, que s'effectue le passage du vin correspondant au passage sous palan, et que le problème est posé de déterminer exactement ce point.

Si, pour résoudre ce problème, nous utilisons les critères que nous avons proposés, nous voyons que sera comprise dans la phase purement maritime du transport, la circulation du vin qui se fera, soit dans la tuyauterie fixe du navire, soit dans un flexible lui appartenant (critère du contact); qu'il en sera de même de la circulation qui se fera dans un flexible n'appartenant pas au navire, mais situé soit à l'intérieur, soit au-dessus de celui-ci, soit entre le bord et le quai (critère de l'influence).

Qu'enfin, si le pompage du vin est effectué par les pompes du navire ou sous son contrôle, la phase purement maritime du transport ne prendra fin que lorsque le vin

(45) Donnat, article précité.

(46) Donnat, article précité.

aura fini de subir l'influence de ce pompage (47) ou que le navire s'exercera plus aucun contrôle sur sa circulation (critère de la participation et du contrôle).

D'une façon précise, nous voyons donc que chaque fois qu'on utilisera les pompes du navire pour faire circuler le vin, au chargement comme au déchargement, le « passage sous palan » se fera au moment où le flexible se raccorde soit avec une pompe actionnée par le réceptionnaire ou le chargeur, soit avec le camion-citerne, le wagon, le réservoir, la péniche-citerne ou avec le pipe-line, c'est-à-dire la tuyauterie fixe des chais du chargeur ou du réceptionnaire (48).

Par contre, toutes les fois où l'on n'utilisera pas les pompes du navire, le passage sous palan se fera au moment où le flexible aborde ou quitte le quai. Car il faut alors admettre, avec M. Pierre Emo (49), que « si le pompage qui amène le vin dans les citernes du navire, puis l'en refoule, est effectué par le chargeur et le réceptionnaire, la responsabilité du transporteur ne saurait être recherchée à l'occasion de pertes survenues au cours d'opérations qui échappent à son contrôle ».

Nous voyons donc, en définitive, que quel que soit le mode de manutention employé pour charger ou décharger le navire, il est toujours possible de déterminer exactement le moment correspondant au « passage sous palan » de la marchandise transportée et, par conséquent, de délimiter la phase purement maritime du transport régie par la loi du 2 avril 1936.

#### *d) Chargement et déchargement sur allèges*

Il faut noter, toutefois, que dans cette étude de la délimitation de la phase purement maritime du transport, nous nous sommes placés, jusqu'à présent, dans l'hypothèse habituelle où les marchandises sont transférées de bord à quai ou vice versa. Il arrive toutefois fréquemment que les marchandises soient déchargées du bord du navire sur allèges, puis d'allèges à quai, chargées de quai sur allèges, puis d'allèges à bord.

On peut alors se demander à quel moment commence ou finit la phase purement maritime du transport.

Il y a, en effet, aussi bien au chargement qu'au déchar-

(47) Trib. Comm. Sète, 12 avril 1949, D.M.F. 1950, p. 232.

(48) Trib. comm. Sète 19 décembre 1950, « L'Informateur », 1<sup>er</sup> janvier 1951.

(49) P. Emo, note sous arrêt D.M.F. 1950, p. 235.

gement, deux passages de la marchandise « sous palan » entre lesquels on peut hésiter.

C'est ainsi qu'au déchargement, par exemple, un premier passage « sous palan » a lieu au moment où la marchandise est déposée par le palan du navire sur une allège, et un second au moment où la marchandise prise sur l'allège est déposée sur le quai par une grue.

Certains auteurs, dont M. Fraikin (50), ont soutenu qu'il fallait limiter la phase purement maritime du transport aux seuls passages de la marchandise sous les palans du navire et qu'il fallait en exclure le transport sur allèges parce qu'il ne pouvait être considérée comme un transport maritime et comme tel régi par la loi du 2 avril 1936.

Mais nous ne pensons pas que cette argumentation puisse être retenue.

Il importe peu, en effet, que le transport sur allèges ne puisse être considéré comme un transport maritime. Il lui suffit d'être une opération de chargement ou de déchargement antérieure ou postérieure au passage « sous palan ». Et jamais le législateur, s'il l'a soumis à ces dispositions impératives, n'a exigé de ce transport qu'il ait le caractère d'un transport maritime.

Pour délimiter la phase purement maritime du transport, nous pensons que, puisque nous sommes dans un cas où le critère du « sous palan » ne peut servir ou est insuffisant, la solution doit être trouvée, là encore, dans l'emploi des quatre critères que nous avons proposés.

Nous pouvons, tout de suite, remarquer que, pendant le transport sur allèges, le navire n'a plus le moindre *contact* avec la marchandise et que sa structure n'exerce plus la moindre *influence* sur son déplacement.

Nous voyons donc que si le navire ne *participe* en aucune manière au transport sur allèges et n'exerce sur lui aucun *contrôle* (condition qui sera vérifiée lorsque le chargeur ou le réceptionnaire assurera lui-même ce transport), on peut dire que la phase purement maritime sera limitée au moment où la marchandise sera soit livrée par le navire et prise en charge par l'allège « sous palan », soit livrée « sous palan » au navire par l'allège.

Dans ce cas, le moment correspondant au passage « sous palan » sera déterminé de la même façon que lorsque la marchandise est délivrée de bord à quai ou vice versa, en utilisant les critères que nous avons proposés.

(50) Fraikin : « Le problème de la responsabilité du transporteur maritime depuis la loi du 2 avril 1936 », p. 25.

Les limites de la phase purement maritime du transport varient donc suivant que le navire assure ou non, soit par sa participation, soit par son contrôle, le transport sur allèges.

La plupart des auteurs (51) et la jurisprudence (52) adoptent d'ailleurs cette double solution. M. Georges Marais (53) écrit notamment : « S'il a été convenu que le transport par allèges serait à la charge et aux risques des expéditeurs, le temps du transport maritime ne commence que lorsque la marchandise est prise par le bord. Elle cesse, par contre, au moment où la marchandise quitte le bord et est déposée dans l'allège ».

« Si, au contraire, il a été convenu que la prise en charge ou la délivrance des marchandises serait effectuée par le navire à quai, entre les mains du chargeur ou du destinataire, le temps du transport sur allèges doit être compté comme faisant partie du transport maritime au sens de la loi de 1936. »

Il faut, toutefois, noter que s'il semble apparemment que les parties soient libres d'inclure ou non le transport sur allèges dans la phase purement maritime du transport, en décidant que le navire prendra en charge et remettra la marchandise sous les palans du navire ou, au contraire, sous palan à quai, il serait cependant faux de croire que la délimitation de la phase purement maritime dépende de la seule volonté des parties.

La loi du 2 avril 1936 est, en effet, comme nous l'avons vu, une loi d'ordre public qui ne saurait admettre que l'étendue de son domaine d'application puisse dépendre de la volonté des contractants.

Et c'est seulement en utilisant des critères analogues à ceux que nous avons proposés, et notamment ceux de la participation et du contrôle, qu'il peut être possible de délimiter la phase purement maritime du transport sans violer le caractère d'ordre public de cette loi.

Et il est certains cas où, si l'on devait tenir compte de la volonté des parties, il faudrait limiter la phase maritime du transport au passage de la marchandise sous les palans du navire et où, pourtant, le transport sur allèges se trouve être régi par la loi du 2 avril 1936.

C'est ainsi que, alors même que les parties auraient décidé de limiter la phase purement maritime du transport

(51) Marais : « Les transports de marchandises par mer », p. 27.

(52) Paris, 10 juillet 1944, S. 1945, 2, 16.

(53) Marais, ouvrage cité, p. 27 et 28.

au passage de la marchandise sous les palans du navire, le transport sur allèges sera soumis à la loi de 1936 s'il est effectué par le navire ou son mandataire, alors même qu'il le serait aux frais et risques du chargeur ou du destinataire. Il en sera exactement de même si le transport sur allèges est effectué par le navire ou par un mandataire de son choix pour le compte du chargeur ou du destinataire.

Car, dans tous les cas, nous nous trouvons en présence de véritables clauses de non-responsabilité qui, même dissimulées, n'en sont pas moins interdites par la loi.

Si, par contre, le navire a reçu mandat du chargeur ou du destinataire de choisir un tiers pour exécuter le transport sur allèges, et si ce tiers directement tenu vis-à-vis du chargeur et du destinataire et agissant comme mandataire pour le compte de ceux-ci, n'a aucun compte à rendre au navire, le transport sur allèges n'est plus alors soumis à la loi du 2 avril 1936.

## CHAPITRE IV

### LE REGIME JURIDIQUE DES OPERATIONS QUI NE SONT PAS COMPRISES DANS LA PHASE PUREMENT MARITIME DES TRANSPORTS SOU MIS A LA LOI DU 2 AVRIL 1936

#### I. — DES CONSÉQUENCES QUI RÉSULTERAIENT DU SECTIONNEMENT DES CONTRATS DE TRANSPORT RÉGIS PAR LA LOI DU 2 AVRIL 1936

Nous avons vu (54) que la loi du 2 avril 1936 a sectionné l'exécution du contrat de transport de marchandises par mer en trois phases et que la seconde phase, la phase purement maritime, se trouve seule soumise à ses dispositions impératives.

Le problème se pose donc de savoir quel est le régime juridique qu'il faut appliquer aux deux autres phases : la première, qui va depuis la *remise* de la marchandise par le chargeur au transporteur jusqu'à la *prise en charge* de la marchandise « *sous palan* », et la troisième qui va depuis la *remise* « *sous palan* » jusqu'à la *livraison au destinataire*.

Il est bien certain qu'il n'est pas exclu que la remise des marchandises au transporteur, de même que leur livraison au destinataire, puissent avoir lieu « sous palan », auquel cas l'exécution du contrat de transport ne comprendra qu'une phase purement maritime qui sera entièrement régie par la loi de 1936.

Mais, le plus souvent, la phase qui précède et celle qui suit la phase purement maritime comprennent toute une série d'opérations de garde, de reconnaissance, de triage, de manutention de la marchandise, qui ont pour but, dans un

(54) Voir *supra*, p. 38.

cas, de préparer la prise en charge « sous palan » par le navire, dans l'autre la livraison au destinataire.

Nous avons vu que toutes ces opérations étaient, avant la loi de 1936, au même titre que celles de la phase purement maritime, considérées par une jurisprudence et une doctrine maritime, comme faisant partie de l'exécution du contrat de transport maritime et comme devant être régies, en vertu du principe de l'unité du contrat de transport, par les clauses du connaissement.

Depuis que la loi de 1936 est venue régir exclusivement la phase purement maritime du transport, plusieurs auteurs (55) estiment que le législateur a « brisé l'unité du contrat de transport » en le sectionnant « en plusieurs parties : séjour à quai avant l'embarquement, transport maritime proprement dit, séjour à quai après débarquement ». Ils prétendent que cette loi fait « obstacle au maintien de la jurisprudence » (56) défendant le principe de l'unité du contrat de transport de marchandises par mer et que les parties sont désormais « placées par la loi dans la situation où elles se trouvaient sous la jurisprudence antérieure, lorsque, par exception à la règle générale, leur convention avait admis le « sectionnement du contrat de transport ».

Ils font, en effet, remarquer que si les opérations de manutention à terre postérieures à la prise en charge et antérieures à la livraison des marchandises, étaient, avant la loi de 1936, régies par le connaissement, c'est parce qu'en vertu du principe suivant lequel « l'accessoire suit le sort du principal », il était légitime de les soumettre au même régime juridique que le transport maritime proprement dit dont elles étaient l'accessoire.

Mais, aujourd'hui, la loi du 2 avril 1936 ne pouvant s'appliquer qu'à la phase purement maritime du transport, à l'exclusion des autres phases, il n'est plus possible de soumettre au régime juridique du transport maritime proprement dit les opérations qui en constituent le préalable ou la suite.

Et il n'est pas non plus possible de continuer à leur appliquer le régime antérieur à la loi de 1936 qui, ne pouvant plus s'appliquer au principal, c'est-à-dire au transport maritime proprement dit, ne saurait régir l'accessoire.

Pour ces auteurs, les opérations de manutention comprises dans les phases non-maritimes de l'exécution du

(55) Scapel : « La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer ». — Sauvage : « La condition juridique des marchandises à terre avant embarquement ou après débarquement », D.M.F. 1949, p. 137.

(56) Aubrun : « Les transports de marchandises par mer », p. 43 n° 36.

contrat de transport de marchandises ne peuvent donc être régies ni par la loi du 2 avril 1936, ni par les dispositions du Code de Commerce relatives au transport de marchandises par mer, ni, par conséquent, par le connaissement.

Et ils considèrent que le législateur de 1936 a retiré à ces opérations tout caractère maritime en limitant le transport proprement dit à la prise en charge et à la remise des marchandises sous palan.

## II. — RÉGIMES PROPOSÉS POUR LES OPÉRATIONS NON COMPRISES DANS LA PHASE PUREMENT MARITIME DES TRANSPORTS SOUMIS A LA LOI DU 2 AVRIL 1936

### a) *Régime du contrat de dépôt*

Recherchant alors le régime qui doit s'appliquer aux opérations des phases non maritimes, quelques auteurs et quelques décisions de jurisprudence proposent de considérer que ces opérations constituent un contrat de dépôt (57).

Le transporteur serait dépositaire des marchandises avant comme après le transport maritime proprement dit, dans un cas après les avoir reçues des mains du chargeur en attendant de les prendre en charge sous palan, dans l'autre cas après les avoir remises sous palan en attendant de les livrer définitivement au destinataire.

### b) *Régime du contrat de transport terrestre*

Poursuivant la même recherche, d'autres auteurs (58) estiment que l'on ne peut pas ne pas considérer les opérations des phases non maritimes comme de véritables opérations de transport, qui, comme elles, ne sauraient avoir aucun caractère maritime, et se trouvent nécessairement régies par les dispositions applicables aux transports terrestres. Ils affirment donc qu'il faut, notamment, leur appliquer l'article 103 du Code de Commerce modifié par la loi du 17 mars 1905, dite loi Rabier, qui prohibe comme contraires à l'ordre public toutes clauses directes ou indirectes de non-

(57) Sauvage : « La responsabilité du transporteur maritime pour les marchandises à quai », Dor 12, p. 2, 3, et la jurisprudence qu'il cite. — Fraikin : « Le problème de la responsabilité du transporteur depuis la loi du 2 avril 1936 », p. 33, et la jurisprudence citée.

(58) Scapel : « La nouvelle législation sur les transports des marchandises par mer », p. 35 et 36. — Sauvage : « La condition juridique des marchandises à terre avant débarquement ou après déchargement », D. M.F. 1949, p. 137.

responsabilité inscrites dans un titre quelconque de transport.

Et ils invoquent, à l'appui de leur thèse, un arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation du 23 février 1948 (59) qui reconnaît que « les marchandises à terre en attente de chargement ou en attente de livraison sont soumises aux règles qui gouvernent le transport terrestre ».

*c) De l'impossibilité d'appliquer ces régimes*

Quel que soit le régime proposé par ces auteurs, qu'il s'agisse d'appliquer aux opérations des phases non maritimes du transport, les règles du dépôt ou celles du transport terrestre, nous ne pensons pas qu'il soit possible de les suivre.

Il faut, en effet, reconnaître avec la majeure partie de la doctrine (60) que les opérations qui nous intéressent n'ont pas normalement les caractéristiques d'un dépôt volontaire, encore moins nécessaire.

Car, si nous avons mis à part le cas où le transporteur passe avec le chargeur ou le destinataire un véritable contrat de dépôt, nous voyons qu'à aucun moment de l'exécution du contrat de transport maritime, le transporteur ne consent à jouer le rôle de dépositaire des marchandises qu'il transporte. Or, il n'est pas de dépôt volontaire sans le consentement réciproque des parties. Et l'on ne saurait prétendre que le chargeur confie ses marchandises au transporteur, avec la charge pour ce dernier soit de les lui restituer, soit de les remettre à un tiers en un lieu déterminé.

Car, antérieurement à leur prise en charge sous palan, le transporteur ne reçoit les marchandises qu'en vue de leur embarquement et non pour les restituer au chargeur ou les remettre à un tiers. Ce n'est, en effet, qu'après leur mise à bord et seulement pour celles qui sont effectivement chargées, que le transporteur s'engage à les livrer à un destinataire et en un lieu déterminé.

Quant aux opérations qui suivent la remise sous palan à destination et précèdent la livraison définitive au destinataire, elles ne sauraient constituer non plus un dépôt.

En effet, les parties ignorent quelles sont exactement les marchandises qui sont débarquées, la reconnaissance de

(59) Gaz. Pal. 1948, I, 234; D.M.F. 1949 p. 14.

(60) Christ : « De la responsabilité du transporteur maritime ». Thèse 1943, Paris, p. 161. — Chavaudret Jacqueline : « La responsabilité du transporteur maritime ». Thèse 1939, Paris, p. 19. — Fralkin, ouvrage cité, p. 35.

celles-ci n'ayant lieu que plus tard, et le passage sous palan ne saurait alors, étant donné cette ignorance, constituer la tradition « feinte » exigée par l'article 1919 du Code civil.

Si les opérations non maritimes ne sauraient, par conséquent, constituer un contrat de dépôt, nous ne pensons pas non plus, avec de nombreux auteurs (61), qu'il soit possible de les assimiler à des opérations de transport terrestre. On ne voit pas, en effet, comment pourrait exister un contrat de transport terrestre sans lettre de voiture ou autre pièce semblable.

Or, le connaissement délivré à l'occasion d'un transport maritime ne nous semble pas pouvoir tenir lieu de lettre de voiture pour les opérations des phases non maritimes.

Le connaissement n'est pas, en effet, un récépissé des marchandises confiées au transporteur en vue de leur embarquement ultérieur et un état des marchandises effectivement déchargées. Il n'est que la reconnaissance des marchandises prises en charge sous palan par le navire. Et il ne saurait servir, pour les opérations des phases non maritimes, de titre de transport terrestre contenant l'énumération des marchandises transportées et permettant ainsi de rapporter la preuve de l'existence du transport.

Quant au billet de bord, il n'est pas non plus possible de le considérer comme une lettre de voiture, car il n'est qu'un reçu provisoire délivré avec réserves et avant toute vérification des marchandises.

De plus, si parmi les opérations des phases non maritimes il en est certaines qui ont pour but de déplacer les marchandises, M. Ripert fait très justement remarquer que « ces opérations de manutention ne sauraient constituer des opérations de transport, car il ne s'agit pas de remettre dans un autre lieu des objets reçus, mais seulement de préparer ou d'achever un transport maritime au départ ou à l'arrivée dans un port déterminé » (62).

Il faut, enfin, tenir compte du fait que le régime du transport terrestre étant plus rigoureux que celui de la loi du 2 avril 1936, la soumission des opérations des phases non maritimes aux règles du transport terrestre ferait que les marchandises seraient plus fortement protégées à des moments où elles courent le moins de risques et aurait, surtout,

(61) Mlle Chavaudret : ouvrage cité, p. 19. — Christ : ouvrage cité, p. 161. — Fraikin : ouvrage cité, p. 33, 34, 35. — Marais : « Les transports de marchandises par mer », 1948, p. 22. — Ripert : « Le sectionnement du transport maritime », D.M.F. 1950, p. 476. — Sauvage : « La législation nouvelle sur les transports maritimes de marchandises », p. 64, note 2.

(62) Ripert : « Le sectionnement du transport maritime », D.M.F. 1950, p. 476.

pour grave conséquence, comme l'a justement fait remarquer M. Sauvage (63), de faire de la présomption suivant laquelle les dommages subis par la marchandise sont réputés survenus en mer, et non à terre, une présomption favorable au transporteur.

Comme seul le transporteur est à même généralement de faire la preuve que les marchandises ont été endommagées après leur remise sous palan à destination; comme, par conséquent, le transporteur est seul à même de combattre la présomption qui pèse sur lui, il lui suffira désormais de la laisser jouer en sa faveur pour échapper aux règles du transport terrestre qui continueront peut-être à régir les phases non maritimes mais qui, pratiquement, n'auront jamais lieu d'être appliquées puisque tout dommage à la marchandise sera toujours considéré comme survenu pendant la phase purement maritime du transport et réparé conformément aux dispositions de la loi du 2 avril 1936.

Nous voyons ainsi à quel résultat paradoxal aboutissent les partisans de l'application des règles du transport terrestre aux phases non maritimes du transport. Après avoir commencé par affirmer le sectionnement du transport maritime et l'application exclusive de la loi de 1936 à la seule phase purement maritime du transport, ils finissent pratiquement par soumettre la totalité des phases au régime de la loi de 1936 et par rétablir l'unité du contrat de transport.

Quant à l'arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation du 23 février 1948 (64), c'est à tort qu'ils l'invoquent à leur appui, car il ne s'est nullement prononcé sur l'application de l'article 103 du Code de Commerce aux opérations des phases non maritimes.

La Cour s'est, en effet, contentée de dire que le jugement qui refuse l'application d'une clause limitative de responsabilité d'un connaissement en se bornant à déclarer que l'article 103 du Code de Commerce «exclut formellement» dans les connaissements «toute clause d'exonération de responsabilité», ne donne pas une base légale à sa décision.

En autres termes, elle décide qu'à supposer que toute clause d'exonération soit interdite dans les connaissements et sans qu'il soit la peine de décider si l'article 103 du Code de Commerce pourrait servir de fondement légal à une telle interdiction, qu'en tout cas l'article 103 du Code de Commerce ne saurait être invoqué pour annuler la clause limitative d'un connaissement alors qu'il n'est même pas pré-

(63) Sauvage : « La condition juridique des marchandises à terre avant embarquement ou après déchargement », p. 139.

(64) G.P. 1948, I, 243, D.M.F. 1949, p. 14.

cisé si, en fait, ladite clause équivaut à une clause d'exonération.

Nous reconnaissons, avec M. Sauvage (65), que la Cour ne dit certes pas que l'article 103 est inapplicable aux phases non maritimes du contrat de transport. Mais, contrairement à ce qu'il affirme, elle ne dit pas non plus que l'article 103 leur soit applicable. Et l'on ne saurait tirer argument d'un arrêt dans lequel la Cour de Cassation ne se serait qu'implicitement exprimée.

Nous voyons donc, en conclusion, que les opérations des phases non maritimes ne sauraient pas plus être soumises au régime juridique des transports terrestres qu'à celui du contrat de dépôt.

Il faut d'ailleurs noter que si les auteurs qui proposent l'un ou l'autre de ces régimes n'aboutissent ainsi qu'à des solutions dont nous avons montré qu'elles sont inacceptables, il ne faudrait pas croire que cela tienne au fait qu'ils n'ont pas su trouver un régime qui puisse convenir aux opérations qui nous intéressent. Leur échec a, en réalité, pour cause une erreur initiale qu'ils commettent tous et qui consiste à assimiler le sectionnement du contrat de transport opéré par la loi du 2 avril 1936 au sectionnement qui, avant cette loi, pouvait déjà, comme nous l'avons vu (66), être réalisé par les parties, et à vouloir lui faire produire les mêmes effets.

Or, il s'agit, en fait, de sectionnements très différents.

On admettait, en effet, antérieurement à la loi de 1936, qu'il y avait « sectionnement du contrat de transport maritime » lorsque, par une convention spéciale, les parties avaient exclu de l'exécution du contrat de transport maritime, certaines opérations en les soumettant à un régime différent. Et, comme il n'existait qu'un seul régime applicable aux opérations de transport maritime, les opérations qui se trouvaient exclues de l'exécution du contrat de transport maritime proprement dit perdaient nécessairement leur caractère maritime pour prendre celui d'opération de dépôt ou de transport terrestre.

Quand on examine le sectionnement opéré par la loi du 2 avril 1936, on voit qu'il a pour cause la volonté du législateur de limiter l'application de la dite loi à la seule phase purement maritime du transport.

Mais il n'apparaît pas que le législateur ait eu l'intention d'exclure les opérations des phases non maritimes de

(65) Sauvage : « La condition juridique des marchandises à terre avant embarquement ou après déchargement », D.M.F. 1949, p. 137.

(66) V. *supra* p. 16 *in fine*.

l'exécution du contrat de transport. Comme, d'autre part, le régime de la loi du 2 avril 1936 n'est pas le seul régime qui puisse s'appliquer à des opérations de transport maritime et que les règles du Code de Commerce conservent tout leur empire, rien ne permet d'affirmer, à priori, si l'on admet que la loi du 2 avril 1936 a sectionné le contrat de transport maritime, que du seul fait de ce sectionnement, les opérations des phases non maritimes ne font pas partie de l'exécution du contrat de transport maritime et constituent un contrat différent de ce dernier.

Et, avant de rechercher en dehors du droit maritime les règles auxquelles ces opérations pourraient être soumises, il importe d'examiner d'abord si le fait qu'elles ne puissent être régies par la loi du 2 avril 1936 doit avoir pour conséquence, comme d'aucuns le prétendent, d'exclure leur exécution de l'objet du contrat de transport maritime.

### III. — L'UNITÉ DU CONTRAT DE TRANSPORT MARITIME

Si les opérations des phases non maritimes des transports soumis à la loi du 2 avril 1936 ne devaient pas être considérées comme des opérations de transport maritime, il faudrait admettre que l'objet du contrat de transport de marchandises par mer ne comporte que l'exécution des seules opérations comprises dans la phase purement maritime de ces transports, ce qui nous paraît tout à fait inacceptable.

Le contrat d'affrètement est, en effet, un contrat consensuel qui se forme par le seul échange des consentements (67).

Or, si son étendue devait être limitée, comme la phase purement maritime, de sous palan à sous palan, la prise en charge « sous palan » des marchandises par le navire constituerait le point de départ de l'exécution du contrat d'affrètement qui, perdant ainsi son caractère consensuel, deviendrait un contrat réel.

De plus, la remise des marchandises « sous palan » à destination marquerait la fin du contrat. Et le destinataire ne pouvant, le plus souvent, recevoir les marchandises « sous palan », le contrat ne comporterait plus, pour le transporteur, l'obligation fondamentale de livrer effectivement les marchandises au destinataire.

(67) Ripert : « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd., Tome II, n° 1404; « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd., Tome II, n° 1404.

Il n'apparaît pas non plus que l'on puisse considérer les opérations des phases non maritimes comme des opérations accessoires du contrat de transport.

Un « accessoire » est, en effet, un élément dont le rattachement fictif au « principal » n'est pas indispensable pour ce dernier.

Or, les opérations qui constituent le préalable ou la suite du transport sont absolument nécessaires à sa réalisation.

C'est ainsi que la mise par le chargeur, à la disposition du transporteur, des marchandises objet du contrat, un certain temps avant la date fixée pour leur embarquement, est indispensable pour permettre au transporteur d'en vérifier la nature et les quantités avant de les prendre en charge « sous palan ». De même que les diverses manutentions des marchandises antérieures à leur mise à bord n'ont d'autre but que de permettre au transporteur de préparer son chargement de façon qu'il ne soit dommageable ni pour le navire, ni pour les marchandises.

Et il en est de même, après le déchargement, des opérations de triage et de reconnaissance des marchandises auxquelles le transporteur doit nécessairement recourir s'il veut pouvoir livrer effectivement les marchandises à leurs destinataires respectifs.

Et il est tout à fait faux de soutenir que la jurisprudence de la Cour de Cassation sur l'unité du contrat de transport maritime considérerait, avant la loi de 1936, les opérations des phases non maritimes comme des opérations accessoires du contrat de transport et leur faisait application de la règle suivant laquelle l'accessoire suit le sort du principal.

Dans aucun arrêt (68), en effet, nous ne trouvons la moindre allusion à cette règle, ni ne lisons le mot « accessoire ».

Loin de considérer les opérations des phases non maritimes comme des opérations accessoires, la Cour affirmait, au contraire, leur appartenance essentielle au contrat de transport :

« Attendu que si, en dehors du transport par mer, il y a eu des opérations qui en ont été le préalable ou la suite, il n'y a qu'un seul contrat constaté par le connaissement. »

En réalité, en effectuant les opérations des phases non maritimes, le transporteur ne fait qu'exécuter les obligations

(68) Cass. 16 juillet 1912, D.P. 1913, I, 524; Cass. 24 mars 1925, D.H. 1925, 328. Etc...

que le contrat de transport maritime a mis à sa charge.

Si ces obligations sont d'exécution successive, elles n'en sont pas moins nécessairement dépendantes les unes des autres.

Et toutes, sans exception, ne font que concourir à la réalisation de l'objet du contrat qui demeure unique, tout comme le contrat lui-même.

L'objet du contrat n'est pas seulement le déplacement des marchandises d'un point à l'autre. Il consiste dans le transport de ces marchandises, c'est-à-dire dans la prise en charge de ces marchandises en un point déterminé et dans l'engagement que prend le transporteur de les livrer en un autre point déterminé et à un destinataire déterminé.

Le législateur de 1936 a, d'ailleurs, lui-même voulu que telle soit l'étendue du contrat de transport de marchandises par mer.

Si la loi du 2 avril 1936, par ses articles premier et 4, rend le transporteur garant de toutes pertes, avaries ou dommages subis par les marchandises dès leur prise en charge sous palan, c'est à la condition qu'elle formule expressément, dans son article 2, que le transporteur ait eu, avant cette prise en charge, « *les moyens normaux de contrôler... les déclarations du chargeur relatives aux marques, au nombre, à la quantité ou au poids des marchandises* ».

L'article 2 suppose d'ailleurs que les marchandises seront, pour permettre toute vérification, remises au transporteur avant leur embarquement, puisqu'il a décidé que « le récépissé délivré au chargeur *avant l'embarquement des marchandises* sera, après leur embarquement, échangé sur sa demande contre un connaissement régulier ».

De même, l'article 8 de la loi suppose bien que le transporteur a également l'obligation de livrer effectivement les marchandises au destinataire, puisqu'il a décidé que ce dernier devra, « au plus tard au moment de la prise de livraison », formuler ses réserves, s'il y a lieu.

Le caractère maritime des opérations qui constituent le préalable ou la suite du déplacement de la marchandise sur l'eau ne fait, par conséquent, aucun doute, et le fait que ces opérations ne puissent être régies par les dispositions de la loi du 2 avril 1936 ne leur enlève pas ce caractère.

Il n'en serait ainsi que si le régime juridique de la loi de 1936 était le seul à pouvoir s'appliquer à des opérations de transport maritime et, par conséquent, aux opérations qui nous intéressent; ce qui n'est pas le cas.

Les opérations d'exécution d'un même contrat peuvent, d'autre part, parfaitement être soumises à des régimes juri-

diques différents, et il importe nullement que les opérations des phases non purement maritimes ne soient pas soumises au même régime juridique que celles de la phase purement maritime.

Nous voyons donc, au terme de cette étude, que si la loi du 2 avril 1936 a sectionné le contrat de transport de marchandises par mer, il ne résulte pas de ce sectionnement que les opérations des phases non maritimes ne puissent être considérées comme des opérations de transport maritime.

Il apparaît, au contraire, qu'il faut décider que ces opérations continuent, comme avant la loi de 1936, de faire partie intégrante du seul et unique contrat passé entre les parties.

Ce point de vue auquel nous aboutissons est d'ailleurs celui de quelques auteurs, notamment de M. Ripert qui, dans un remarquable article sur le sectionnement du transport maritime, écrit (69) :

« Il n'est pas contestable que, dans la détermination des droits et obligations des parties, il faille distinguer entre les différentes phases de l'exécution du contrat, puisqu'un régime obligatoire est institué pour la partie purement maritime; mais cela n'implique nullement que les opérations qui sont le préalable et la suite du transport. Il y a deux régimes juridiques, mais il n'y a qu'un contrat.

La nature d'un contrat est déterminée par son objet et précisée par la volonté des parties. Lorsqu'un chargeur remet à un armateur du Havre une caisse de marchandises pour la livrer à New-York au porteur du connaissement, il passe un contrat de transport maritime. Ce contrat n'a qu'un seul objet et une seule cause. Il n'y a pas plusieurs contrats juxtaposés pour arriver à une fin déterminée. »

Dès lors, si nous posons la question de savoir quel est le régime juridique applicable aux phases non purement maritimes du transport, il est aisé d'y répondre.

Indépendamment de la loi du 2 avril 1936, il n'existe qu'un seul régime applicable à des opérations de transport maritime; ce régime est celui du Code de Commerce.

Ce régime est d'ailleurs celui qui régissait, avant la loi de 1936, les opérations des phases non maritimes, régime dont nous avons vu le caractère libéral.

(69) Ripert : « Le sectionnement du transport maritime », D.M.F. 1950, p. 474.

## RÉGIME DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT EFFECTUÉES PAR LE TRANSPORTEUR MARITIME

Il ressort de l'étude que nous avons faite de la loi du 2 avril 1936, qu'elle n'a qu'un domaine d'application limité et que, loin de régir la totalité des transports par mer, elle ne concerne que certains transports et ne s'applique qu'à une partie des opérations que comporte l'exécution de ces transports.

Il en résulte que les règles du Code de Commerce que le législateur de 1936 n'a pas modifiées, et qui conservent toute leur importance, continuent de régir les transports et les opérations qui échappent à la loi du 2 avril 1936.

Il n'apparaît pas, dans ces conditions, qu'il y ait lieu de soumettre les opérations de chargement et de déchargement qu'effectue le transporteur, à un régime différent de celui qui eût été unanimement appliqué avant la loi du 2 avril 1936.

Le principe de « l'unité du contrat de transport » nous paraît avoir conservé toute sa vigueur.

Et s'il ne fait pas de doute que les opérations de chargement et de déchargement qui se trouveront comprises dans la phase purement maritime d'un transport régi par la loi du 2 avril 1936, devront être soumises à cette loi, il est non moins certain que toutes les autres opérations de chargement et de déchargement que pourra effectuer le transporteur seront régies par les clauses des connaissements et des chartes-parties.

De telle sorte que pour toutes les opérations de chargement et de déchargement qu'il sera appelé à effectuer, à l'exception de celles qui seront soumises à la loi de 1936 et pour lesquelles il ne pourra bénéficier que de la limitation de responsabilité fixée par le législateur, le transporteur aura la possibilité de limiter sa responsabilité par l'insertion au contrat de transport de clauses limitatives ou d'exonération.



## DEUXIEME PARTIE

---

### *LE REGIME JURIDIQUE DES PRINCIPAUX AGENTS INTERVENANT POUR LE CHARGEMENT ET LE DECHARGEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTEES PAR MER*



## LES AGENTS INTERVENANT POUR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES

Le chargement et le déchargement des marchandises sont deux moments de l'exécution du transport maritime où les nécessités du commerce et, notamment, celle de charger sur un même navire des quantités de plus en plus importantes de marchandises dans le temps le plus bref possible, et avec une sécurité toujours plus grande, ont, avec l'augmentation du tonnage des navires, le développement des ports et les progrès de la technique des manutentions, mis le transporteur, les chargeurs et les destinataires dans l'impossibilité, le plus souvent, d'effectuer par eux-mêmes les opérations auxquelles ils sont tenus de par le contrat qui les lie, et dans l'obligation, par conséquent, d'avoir recours, pour ces opérations, à des agents qui, installés dans les ports, les exécutent à leur place et pour leur compte.

Parmi les agents appelés ainsi à remplacer les parties au contrat de transport à l'occasion d'un chargement ou d'un déchargement, on distingue, d'une part, ceux qui n'effectuent généralement que les actes matériels de ceux qui n'accomplissent essentiellement que les actes juridiques que comporte le chargement ou le déchargement des marchandises, les premiers portant le nom « d'acconiers » et les seconds celui de « consignataires ».

Puis, parmi les uns comme parmi les autres, on distingue, d'autre part, celui qui agit pour le transporteur de celui qui agit pour les chargeurs ou les destinataires.

Si bien qu'en définitive il y a généralement quatre agents à pouvoir intervenir, à savoir : *l'acconier du transporteur, le consignataire du navire, l'acconier des chargeurs ou des destinataires, et le consignataire de la cargaison.*

Si ces agents n'ont pas toujours à intervenir tous les quatre, ils sont loin de s'entendre sur ce qui devrait constituer la tâche de chacun, et rare est celui qui, en plus des opérations qui lui incombent, ne cherche pas à effectuer également celles qui devraient être exécutées par un autre.

On assiste ainsi à de nombreux cumuls, un même agent remplissant, à la fois, les fonctions d'acconier et de consignataire ou agissant à la fois pour le transporteur et pour les chargeurs ou les destinataires.

Aussi, après avoir étudié, comme nous allons le faire maintenant, le régime juridique de ces quatre agents pris séparément, tiendrons-nous compte de la possibilité que chacun d'entre eux peut avoir de cumuler certaines fonctions.

## TITRE PREMIER

### LE REGIME JURIDIQUE DE L'ACCONIER INTERVENANT POUR LE COMPTE DU TRANSPORTEUR

Lorsque le transporteur a, de par le contrat d'affrètement, la charge d'effectuer sinon la totalité, tout au moins une partie des opérations que comporte le chargement ou le déchargement des marchandises, leur manutention ou leur gardiennage à terre, et qu'en dehors des membres de l'équipage et des engins de levage du bord, il ne possède ni les préposés terrestres, ni l'outillage, ni les installations pouvant lui permettre d'accomplir ces opérations à son avantage et aux moindres risques pour la marchandise, son intérêt étant, d'autre part, que le navire reste immobilisé au port de chargement ou de déchargement, le moins de temps possible, il fait généralement appel aux services d'un technicien qui porte le nom « d'acconier » ou encore de « stevedore », et qui est habituellement un entrepreneur doté d'une main-d'œuvre qualifiée ainsi que d'un outillage et d'installations perfectionnées.

Les opérations que l'acconier se trouve tenu d'accomplir, en intervenant dans le cours du transport maritime, à la place et pour le compte du transporteur, sont généralement des opérations purement matérielles, à savoir l'arrimage ou le désarrimage de la cargaison, la mise en place et l'utilisation d'engins de manutention et de levage, le transport des marchandises sur allèges, leur manutention à bord et leur gardiennage à quai, sous tente et en magasin, etc.

S'il lui arrive parfois d'effectuer certains actes juridiques, il n'apparaît pas, étant donné que leur accomplissement est généralement mis par le transporteur à la charge d'un autre agent, qu'il agisse alors en tant qu'acconier.

Et il semble que l'on puisse limiter, avec de nombreux auteurs, l'objet du contrat d'acconage au seul accomplissement d'actes matériels.

De toutes manières, le cas de l'acconier n'accomplissant que des actes matériels étant le plus fréquent, nous n'envisagerons d'abord que celui-là.

L'objet du contrat d'acconage pour le compte du transporteur étant ainsi précisé, si on aborde la question de savoir quelles sont les règles qui le gouvernent, on est surpris de voir que les régimes juridiques les plus divers sont également proposés par les auteurs et les tribunaux, et que ceux-ci ne parviennent pas à s'accorder sur l'un d'eux.

Comme on ne saurait, cependant, demeurer dans l'incertitude, nous nous proposons d'examiner successivement les différents régimes que les uns ou les autres voudraient voir s'appliquer à l'acconier, et de rechercher si, parmi tous ces régimes, il n'en est pas un dont l'adoption s'impose.

## CHAPITRE PREMIER

### EXPOSE ET REFUTATION DES THEORIES QUI FONT DE L'ACCONIER DU TRANSPORTEUR UN TRANSPORTEUR TERRESTRE OU MARITIME OU UN COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORTS

#### I. — L'ACCONIER TRANSPORTEUR TERRESTRE OU MARITIME

Le premier auteur qui se soit attaché à déterminer la nature juridique du contrat d'acconage est M. Thomas (1).

Pour celui-ci, l'acconage ne serait qu'un contrat de transport maritime (2).

L'acconier qui transporte les marchandises de bord à quai, ou vice versa, jouerait, dans le voyage maritime, un rôle analogue à celui que joue, dans le voyage par voie ferrée, le voiturier qui transporte les marchandises entre la gare et un point où ne parvient pas la voie ferrée.

Et le fait, pour l'acconier, de rendre d'autres services que le transport matériel des marchandises, d'être chargé, par exemple, de leur désarrimage ou de leur gardiennage à quai, ne l'empêcherait pas d'être essentiellement un transporteur (3).

L'objet principal de ses activités demeurerait, en effet, le transport des marchandises de bord à quai ou vice versa, et cela quel que soit l'ampleur de ce transport, les autres services rendus devant être considérés comme des opérations accessoires venant se confondre avec l'opération principale du transport (4). D'autre part, la plus grande partie de ce transport se passant sur mer, l'acconier aurait incontestablement la qualité de *transporteur maritime* et devrait être

(1) Thomas, thèse Aix 1923.

(2) Thomas, ouvrage cité, n° 57.

(3) Thomas, ouvrage cité, n° 58.

(4) Thomas, ouvrage cité, n° 59.

considéré comme tel, alors même que le quai serait le point de départ ou d'arrivée du transport effectué (5), et cela d'autant plus qu'il semblerait qu'il n'agisse, en fait, qu'à la place d'un autre transporteur maritime : l'armateur, en effectuant des opérations qui auraient incontestablement le caractère d'opérations de transport maritime (6).

Cette conception de l'aconage-transport maritime ne semble pas avoir été adoptée par la jurisprudence, si ce n'est dans le cas particulier de certains wharfs exécutant des transports en rade par allèges relativement importants et que quelques tribunaux ont cru, pour cette raison, devoir considérer comme des transporteurs maritimes (7).

Quant aux auteurs, ils ne partagent généralement pas l'opinion de M. Thomas (8).

Si la plupart s'accordent avec M. Ripert (9) pour reconnaître que le bateau de l'aconier n'a pas la qualité juridique de navire et qu'en conséquence l'aconage ne saurait constituer un transport maritime, certains, comme M. Vin-Vial, pensent que le contrat d'aconage n'en conserve pas moins le caractère d'un véritable contrat de transport, que le déplacement des marchandises demeure l'objet essentiel du contrat et qu'il faut, par conséquent, considérer l'aconier comme un *transport terrestre* (10).

Ces auteurs assoient, d'ailleurs, leur conception sur une soi-disant analogie qui existerait entre la situation de l'armateur accomplissant lui-même les opérations de manutention au cours des phases non maritimes du transport, et qu'ils considèrent comme un transporteur terrestre, et la situation de l'aconier accomplissant les mêmes opérations à la place de l'armateur.

Quant aux opérations accomplies par l'aconier au cours de la phase purement maritime du transport, elles n'influeraient pas sur la nature juridique du contrat d'aconage qui demeurerait, pour la totalité des opérations (la majeure partie de celles-ci étant comprise dans les phases non maritimes) un contrat de transport terrestre.

Cette conception de l'aconage transport terrestre ne

(5) Thomas, ouvrage cité, n° 60.

(6) Thomas, ouvrage cité, n° 62.

(7) Voir *infra*, Wharfs, note 1, p. 152.

(8) Bérard : « Les entreprises de manutention ». Thèse Aix 1950, dact. p. 269, imprimée p. 211. — Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », p. 78, 2<sup>e</sup> al. — de Juglart : « Le statut juridique de l'aconier », J.C.P. 1949, n° 749.

(9) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, n° 1488 *ter*, p. 403.

(10) Vin-Vial : « De la responsabilité du transporteur maritime et de l'aconier pour les dommages à terre ». Thèse Aix, p. 109.

semble même pas avoir été retenue par la jurisprudence, et nous ne connaissons pas de décision qui l'ait adoptée.

Elle ne semble pas non plus avoir emporté l'adhésion de la doctrine. La majeure partie des auteurs pense, en effet, que, d'une façon générale, l'aconier ne saurait être considéré comme un transporteur (11).

Pour que le contrat d'aconage puisse être regardé comme un contrat de transport, il faudrait que le déplacement des marchandises de bord à quai, ou vice versa, constitue « l'opération essentielle » du contrat et que les autres opérations qu'il pourrait comporter ne soient que « l'accessoire » du transport.

Car, comme l'a fort bien montré M. Josserand, si « le transport a une puissance d'attraction considérable » (12) et « s'il a la vertu... de s'annexer les opérations accessoires qui viennent se greffer sur lui, encore faut-il que de telles opérations offrent vis-à-vis de lui un caractère secondaire; sinon, on serait conduit de proche en proche à ramener au concept de transport la plupart des contrats, puisqu'il ne serait pas difficile de découvrir dans leur exécution un déplacement de choses ou de personnes » (13).

Et M. Josserand insiste sur le fait que « la nature d'un acte juridique se détermine par son essence même et par son but, à l'exclusion des annexes occasionnelles qu'il est susceptible de comporter ». Si donc, dit-il, le déplacement d'un objet ne présente qu'un caractère secondaire par rapport aux autres obligations issues d'un acte juridique, l'opération cesse de constituer un transport pour rentrer dans le cadre d'un « negotium » plus compréhensif.

Si nous recherchons quelles sont, pour l'aconier, les principales opérations qu'il s'engage habituellement à accomplir, nous voyons qu'en vertu du contrat d'aconage, il est essentiellement tenu de charger ou de décharger le navire, et pour cela :

— d'arrimer ou de désarrimer les marchandises et, étant donné la nature de celles-ci, leur poids, leur emballage, de rechercher les engins de manutention et les techniques permettant de les déplacer le plus rapidement possible et avec le maximum de sécurité pour le navire, les engins et le personnel;

— de mettre en place les engins de manutention;

— de disposer les marchandises de façon qu'elles puis-

(11) Voir *supra*, p. 70, note 8.

(12) Josserand : « Les transports », 2<sup>e</sup> éd. p. 289.

(13) Josserand : ouvrage cité, p. 290.

sont être saisies ou portées par les engins, ou encore de façon qu'elles puissent circuler à l'intérieur de ces engins;

— de les extraire des cales du navire et de les déposer sur les quais, et réciproquement;

— de reconnaître, trier, classer, alloter les marchandises;

— de prendre soin d'elles pendant leur séjour à quai, sous tente ou sous hangar, et de les protéger contre tout dommage;

— de les garder, enfin, jusqu'à ce qu'elles soient chargées sur le navire ou que leurs destinataires en prennent livraison.

Parmi toutes les opérations à la charge de l'acconier, est-il possible de n'en voir qu'une d'essentielle, à savoir : le déplacement de la marchandise de bord à quai, ou réciproquement, et de regarder toutes les autres comme des opérations accessoires ? Nous ne le pensons pas.

Car, comme nous l'avons déjà exposé, parmi les diverses opérations que suppose la réalisation d'un contrat, une opération accessoire est une opération qui n'est pas indispensable et dont l'exécution pourrait ne pas faire l'objet du contrat sans que l'existence de ce dernier s'en trouve menacée.

Or, pour qui sait apprécier l'importance de la mission de l'acconier, il ne fait pas l'ombre d'un doute que toutes les opérations que nous lui avons prêtées sont également nécessaires à l'accomplissement de cette mission. Comme, d'autre part, ces opérations ne ressemblent, pour la plupart, en rien à des opérations de transport, il semble certain que le contrat d'acconage ne peut être regardé comme un contrat de transport (14).

Il nous paraît, d'ailleurs, intéressant de noter, en passant, que s'il est un contrat auquel ressemble le contrat d'acconage, ce n'est pas tant le contrat de transport que celui d'entreprise de déménagement.

Car, de même que l'entrepreneur de déménagement doit aller chercher à domicile le mobilier de son client, démonter certains meubles et procéder à l'emballage des objets fragiles en fournissant les enveloppes nécessaires, de même l'acconier doit extraire des cales du navire les marchandises qu'il a à débarquer et, pour cela, les désarrimer, et sinon les emballer, fournir tout au moins et utiliser un matériel approprié destiné à les protéger au cours de leur déplacement. Et de même que l'entrepreneur de déménagement doit, dans le

(14) Cour d'Appel de Paris 6 juin 1952, D.M.F. 1952, p. 532.

nouveau local de son client; effectuer le déballage des objets, le remontage et la mise en place du mobilier, de même l'acconier doit ranger les marchandises débarquées, soit sur les quais ou les hangars, les trier et les classer de façon qu'elles soient prêtes à être livrées à leurs destinataires.

Or, pour la doctrine (15) comme pour la jurisprudence (16), l'entrepreneur de déménagement n'est pas un transporteur, car elles estiment que les opérations qui lui incombent ne sauraient se résumer en un simple déplacement de meubles.

On ne voit pas comment elles pourraient, étant donné la ressemblance qui existe entre les opérations d'acconage et celles de déménagement, considérer l'acconier comme un transporteur sans modifier leur point de vue en ce qui concerne l'entrepreneur de déménagement.

Et il semble bien qu'on ne sera pas en droit de prétendre que l'acconier est un transporteur tant qu'on estimera que l'entrepreneur de déménagement ne l'est pas.

## II. — L'ACCONIER COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORTS

Si l'on fait de l'acconier un transporteur, qu'il soit terrestre ou maritime, un auteur anonyme (17) a fait remarquer que le transport maritime se décomposant en une succession de transports, on se trouverait dans l'obligation de considérer l'acconier et l'armateur comme des *commissionnaires de transport* soumis à la réglementation des transporteurs successifs. Pour le débarquement comme pour le chargement des marchandises, l'armateur se substituerait à l'acconier avec lequel il contracterait dans l'intérêt du propriétaire des marchandises ou du destinataire, si bien que ce dernier aurait une action directe contre l'acconier qui répondrait de ses fautes personnelles.

Il est certain que si l'on suppose que l'acconier est un transporteur, et étant donné la conception que les auteurs et la jurisprudence se faisaient encore récemment de la commission de transport et de la situation des transporteurs successifs, nous devrions effectivement considérer qu'en se char-

(15) Jossierand, ouvrage cité, p. 290. — Manuel des Transports, Dalloz 1926, n° 10. — Lamy: « Guide pratique des transports », 1951, p. 686.

(16) Aix 16 décembre 1941, B.T. 1942, p. 9. — Paris 28 octobre 1950, B.T. 1950, p. 802.

(17) « Puisque l'acconier est un transporteur, il tombe sous le coup des constructions jurisprudentielles relatives aux voituriers successifs... il répond directement envers le destinataire de ses fautes personnelles ». Note, Dor 5 p. 366.

geant d'un transport déterminé, l'armateur s'est obligé à « soigner » ce transport dans toute son étendue, et que s'il se substitue un autre transporteur, l'acconier, pour effectuer une partie des opérations dont il est tenu, il prend ainsi que son substitué, la qualité de commissionnaire de transport (18).

La doctrine et la jurisprudence se refusent pourtant généralement à assimiler l'acconier et, à plus forte raison, l'armateur, à des commissionnaires de transport. Les objections de certains auteurs ne sont toutefois pas toujours fondées (19). Ils prétendent, en effet, que l'acconier commissionnaire serait, en tout cas, « responsable de la marchandise pendant toute la durée du transport ». Ce qui est tout à fait inexact.

Car, comme premier commissionnaire, l'acconier ne saurait être garant des faits de l'armateur que l'expéditeur a choisi (20); de même que, comme dernier commissionnaire, il ne saurait répondre de toutes les fautes commises étant donné qu'il n'encaisserait généralement pas le fret et qu'il ne se substituerait pas d'autres commissionnaires pour la totalité du transport (21).

Et si l'on se réfère aux règles qui ont, jusqu'à présent, régi les transports successifs, il semble qu'en réalité l'acconier transporteur ne pourrait jamais jouer le rôle de commissionnaire intermédiaire et qu'il n'aurait à répondre que de ses fautes personnelles. Le fait de le regarder comme un commissionnaire de transport n'aurait donc, comme conséquence, que de le rendre directement responsable à l'égard du destinataire. Et, sous l'empire de ces règles anciennes, il semble qu'il serait presque impossible de refuser à l'acconier la qualité de commissionnaire si on lui consentait celle de transporteur.

Mais, à la lumière des récents travaux de la doctrine (22) et de la nouvelle conception que la jurisprudence se fait du commissionnaire de transport (23) il apparaît que l'acconier, même transporteur, ne saurait, pas plus que l'armateur, être considéré comme un commissionnaire de transport.

Il semble, en effet, acquis aujourd'hui qu'il y a lieu de

(18) Jossierand : ouvrage cité, p. 349.

(19) Ripert : D.P. 1948, p. 319. — de Juglart : J.C.P. 1949, n° 749. — Bérard : ouvrage cité, dact. p. 270 et 271, imprimé p. 212 et 213.

(20) Paris, 15 juillet 1925, D.H. 1925, p. 625.

(21) Civ. 11 mai 1914, D.P. 1916, I, 141.

(22) « Le contrat de commission », par plusieurs auteurs, préface J. Hamel, Dalloz 1949.

(23) Cass. 9 mai 1944, J.C.P. 1944, 2728, note Lerebours-Pigeonnière.

ne pas confondre les deux fonctions de commissionnaire de transport et de transporteur, alors même qu'elles seraient remplies par un même individu (24).

Le commissionnaire de transport doit se distinguer, en effet, du transporteur en ce qu'il n'a pas, comme lui, pour mission d'exécuter par ses propres moyens le transport, mais seulement de trouver des transporteurs pour l'exécuter (25).

Il apparaît, d'autre part, qu'en traitant avec des entrepreneurs de transport, le commissionnaire ne se les substitue pas (26). Il les charge uniquement d'effectuer matériellement un transport déterminé, il ne les charge pas de trouver, à sa place, des transporteurs pour l'effectuer. Il ne leur donne pas la qualité de sous-commissionnaire.

En outre, si, comme cela se produit souvent, le commissionnaire effectue par lui-même une partie du transport qu'il a charge de « soigner », il y a lieu de lui appliquer la règle qui veut que « l'accessoire suive le sort du principal ».

Et il faut, dès lors, décider que si le commissionnaire n'effectue par lui-même qu'une partie peu importante du transport qu'il « soigne », il demeure commissionnaire pour la totalité du transport.

Si, par contre, il effectue la plus grande partie du transport, il devient transporteur pour le tout (27).

Il en résulte donc que, pour être commissionnaire, il ne faut pas effectuer par soi-même la majeure partie du transport qu'on a charge de « soigner ». Etant donné ces précisions sur la distinction qu'il faut faire entre commissionnaire et transporteur, il apparaît, dans le cas de transports successifs que, pour expliquer les obligations imposées aux différents transporteurs, « la notion de commission est tout à la fois inutile et inexacte » (28).

Car, pour justifier la responsabilité du premier ou du dernier transporteur, il suffit de faire appel à « la notion de l'unité du transport » (29). Il est possible, en effet, de considérer qu'en concluant un seul contrat moyennant un prix unique, le transporteur a pris la responsabilité de tout le transport et qu'il en est de même du dernier transporteur lorsqu'il réclame le prix unique de tout le transport effectué en port dû.

(24) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 235.

(25) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 244.

(26) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 260.

(27) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 244-245.

(28) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 270.

(29) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 270.

Et il n'est pas nécessaire que le premier et le dernier transporteur soient commissionnaires pour être ainsi responsables. Dès l'instant où ils sont entrepreneurs principaux de transport, il est normal qu'ils soient responsables comme tels des agissements de leurs sous-traitants.

Quant au transporteur intermédiaire, il n'a pas besoin, lui non plus, d'être commissionnaire pour être tenu de transmettre les marchandises au transporteur qui le suit. Une obligation de transmission est, en effet, comprise dans le contrat de transport lui-même. Le transporteur intermédiaire s'engage, en effet, à transporter les marchandises des mains du précédent voiturier dans celles du suivant, et cette obligation comprend implicitement celle de la transmission de ces marchandises. Les transporteurs successifs, qu'il s'agisse du chargeur, du dernier transporteur ou des intermédiaires, ne sont donc pas des commissionnaires mais seulement des transporteurs (30).

Nous voyons donc, en définitive, que l'armateur qui confie les opérations de chargement ou de déchargement à un acconier ne saurait, par le fait même, prendre la qualité de commissionnaire de transport.

Il ne peut, en effet, avoir cette qualité puisqu'il effectue par ses propres moyens la plus grande partie du transport maritime. S'il est d'ailleurs responsable des opérations d'acconage, ce n'est pas en vertu d'un imaginaire contrat de commission, mais en vertu de l'affrètement qu'il a conclu et qui ne prend pas fin pour la remise des marchandises à l'acconier, mais seulement par leur délivrance effective au destinataire.

Il semble, d'autre part, que jusqu'à cette délivrance, la responsabilité de l'armateur demeure celle d'un transporteur maritime et qu'elle ne subisse aucune modification du fait de la conclusion d'un contrat d'acconage.

Comment, d'ailleurs, ne pas reconnaître que lorsque l'armateur conclut un tel contrat, il ne se considère à aucun moment comme un commissionnaire. Bien au contraire, il estime qu'il continue à être un transporteur puisque, d'une part, il ne transmet pas l'état différenciel au destinataire et, qu'enfin, il semble trouver naturel que le destinataire vienne lui réclamer les marchandises débarquées alors qu'il les a confiées à l'acconier.

Quant à ce dernier, il ne saurait être non plus un commissionnaire.

(30) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 270-271.

Et l'on ne voit pas, à supposer qu'il ait cette qualité, quelle action directe le destinataire pourrait exercer contre lui, étant donné qu'il ignore le connaissance et que le destinataire, d'autre part, demeure étranger à l'état des différences.

Le destinataire serait donc presque toujours dans l'impossibilité de prouver la faute de l'acconier.

## CHAPITRE II

### EXPOSE ET REFUTATION DE LA THEORIE QUI FAIT DE L'ACCONIER DU TRANSPORTEUR UN DEPOSITAIRE OU UN GARDIEN

L'obligation principale du contrat d'acconage ne pouvant ainsi consister dans le déplacement des marchandises, quelques auteurs (31) et quelques tribunaux (32) ont proposé de la voir dans l'obligation qui pèse sur l'acconier de garder les marchandises à quai ou en magasin jusqu'au moment de leur délivrance à leur destinataire.

Le contrat d'acconage serait, pour les uns, un contrat de dépôt salarié, pour les autres, un contrat de garde.

Si l'on se reporte aux plus récents travaux de la doctrine sur les contrats de dépôt et de garde (33), il semble que le contrat de dépôt, même salarié, doive être considéré comme un contrat à caractère essentiellement amical, le dépôt salarié étant le contrat en vertu duquel une personne place l'un de ses objets chez un ami pour qu'il y soit en sûreté, l'ami s'obligeant à le garder « en bon père de famille » et à lui donner tous les soins nécessaires à sa conservation (34).

Le contrat de garde serait, par contre, le contrat onéreux en vertu duquel une personne place chez un professionnel qui l'accepte, et pour qu'il y soit en sûreté, un objet qu'elle possède, ce professionnel s'obligeant à garder l'objet et, partant, à le restituer où à le laisser reprendre, étant entendu qu'il fait profession de créer de la sécurité et que

(31) Prodromides : Dor 37, p. 421. — Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », p. 78.

(32) Trib. Comm. Marseille 11 février 1949, D.M.F. 1950, p. 247; Trib. Comm. Marseille 17 octobre 1947, R.C.M. Marseille 1948, p. 9, J.C.P. 1948, 4457, note Cordonnier; Trib. Comm. Le Havre 11 décembre 1950, D.M.F. 1951, p. 191.

(33) Tunc : « Le contrat de garde ». Thèse Paris 1941-1944.

(34) Tunc, ouvrage cité, p. 454.

le désir de cette sécurité est la cause même de la rémunération qu'il reçoit (35).

Si donc, des deux contrats de dépôt salarié et de garde, il en est un auquel on serait en droit de prétendre assimiler le contrat d'acconage, il semble que ce soit plutôt le contrat de garde.

Toutefois, étant donné la similitude qui, selon la doctrine, existerait entre les deux contrats de dépôt salarié et de garde et le fait que la responsabilité du gardien professionnel ne différerait pas de celle du dépositaire salarié, les deux étant tenus de leur faute « in abstracto », il semble que, pratiquement, il n'importe guère que les deux contrats soient confondus.

L'assimilation du contrat d'acconage à un contrat de dépôt salarié ou à un contrat de garde est généralement repoussée par la majeure partie de la doctrine et de la jurisprudence. Les quelques auteurs et tribunaux qui se sont, en effet, laissés séduire par elle, semblent n'y avoir cherché qu'un prétexte pour mettre à la charge de l'acconier une obligation déterminée de conservation et de restitution des marchandises dans l'état où il les aurait reçues. Si bien qu'à l'égard du transporteur, l'acconier répondrait de tout dommage et qu'il ne pourrait échapper à cette responsabilité qu'en établissant la force majeure, le vice propre de la chose ou le fait d'un tiers.

Or, s'il peut être justifié, comme nous le verrons, dans certains cas, de mettre à la charge de l'acconier une telle responsabilité, il est absolument inacceptable de prétendre que cette responsabilité découle du fait qu'il aurait la qualité de dépositaire salarié ou de gardien.

On ne saurait admettre, en effet, en l'absence de convention expresse, que le gardien ou le dépositaire salarié soit tenu d'une obligation déterminée de conserver et de restituer l'objet confié à sa garde dans l'état où il l'aurait reçu.

Car cette obligation aurait pour conséquence, toutes les fois où il n'y aurait ni force majeure, ni vice propre de l'objet, ni fait d'un tiers, de le rendre responsable de toute disparition de l'objet alors même que celle-ci ne serait pas due à sa faute. Or, dans tous ces cas, la majeure partie des auteurs et la jurisprudence considèrent qu'il ne doit pas être responsable du moment qu'il n'a pas commis de faute (36).

(35) Tunc, ouvrage cité, p. 454.

(36) Rouast : « Cour de Droit civil approfondi » 1941-1942, p. 74-75. — Morel : S. 1940.I.73. — Nast : D. 1941.I.F.

En réalité, le gardien, comme le dépositaire salarié, se trouve tenu de deux obligations principales.

La première qui est de conserver en bon état l'objet confié et qui n'est qu'une obligation générale de prudence et diligence (37).

Si bien que le gardien ne répond d'un dommage survenu à l'objet pendant sa garde, que s'il est prouvé par le déposant qu'il a commis une faute en ne se comportant pas comme « un bon père de famille » (38), ou comme se serait comporté un autre membre qualifié de sa profession.

A cette obligation de conservation, vient s'ajouter une autre obligation : celle de rendre l'objet déposé au moment de la restitution. Cette seconde obligation diffère de la première en ce qu'elle est incontestablement une obligation déterminée (39). De telle sorte que le gardien qui ne peut restituer l'objet confié doit fournir au déposant les raisons de l'inexécution de son obligation. S'il invoque la force majeure, le fait d'un tiers, ou le vice propre de l'objet, il est dégagé de toute responsabilité. Si, en l'absence de force majeure, il prétend seulement que la chose a péri et qu'il précise les circonstances de sa perte, il est également dégagé de la responsabilité qu'il a encourue du fait de l'inexécution de son obligation de restitution (40). Il ne peut être responsable que d'un manquement à son obligation de conservation et il appartient alors au déposant d'établir qu'il a commis une faute dans la garde de l'objet.

Le fait de la non-restitution laisse certes présumer cette faute. Mais il ne constitue, en l'absence d'un texte législatif, qu'une simple présomption de l'homme, et le gardien ne saurait, en tout cas, être tenu de prouver qu'il n'a pas commis de faute.

Les obligations du dépositaire salarié ou du gardien étant ainsi précisées, il apparaît clairement qu'elles ne sauraient être également celles de l'acconier.

Les obligations de l'acconier dépendent, en effet, des obligations assumées par le transporteur maritime relative-

(37) H. et L. Mazeaud : « Traité théorique et pratique de la responsabilité civile », 4<sup>e</sup> éd. 1948, Tome I, p. 662, n° 706-9. — H. Mazeaud : « Cours de Droit civil approfondi », 1946-1947, p. 248.

(38) H. et L. Mazeaud : ouvrage cité, p. 663, n° 706-9.

(39) H. et L. Mazeaud, ouvrage cité, p. 661, n° 706-8. — H. Mazeaud, ouvrage cité, p. 248.

(40) Pothier : « Œuvres complètes », Traité du contrat de dépôt, éd. Bugnet, Tome 5, p. 140 :

« Le dépositaire n'est tenu de rendre la chose qui lui a été confiée qu'autant qu'il l'a par devers lui. S'il l'avait perdue, par suite de quelque accident, il serait quitte de l'obligation de la rendre. Si c'était par sa faute, qu'il ne l'ait plus, il ne serait pas déchargé. »

ment aux opérations qui font précisément l'objet du contrat d'acconage. Car, comme nous l'avons vu, le transporteur, en vertu du principe de l'unité du contrat de transport, est tenu, de par son contrat et comme transporteur maritime, de la bonne exécution des opérations d'acconage. S'il renonce à exécuter ces opérations par ses propres moyens, et s'il fait appel au concours d'un acconier, il ne fait pas le moindre doute qu'il entend que cet acconier assume les mêmes obligations que lui, relativement aux opérations qu'il lui confie, afin que s'il doit répondre d'un dommage quelconque causé aux marchandises ou de leur perte, par la faute de l'acconier, il puisse appeler ce dernier en garantie et être ainsi déchargé de toute responsabilité (41).

Il est généralement admis que le transporteur maritime est tenu de conserver et de restituer les marchandises transportées dans l'état où il les a prises en charge (42). Et, en l'absence de réserves portées au connaissement, il est même présumé les avoir reçues en bon état (43). Il est donc tenu d'une obligation déterminée de conservation et de restitution des marchandises dans l'état où il les a reçues.

S'il ne peut livrer au destinataire les marchandises portées au connaissement ou s'il les livre avariées, il est responsable de l'inexécution de son obligation de conservation, à moins qu'il ne puisse invoquer la force majeure, le fait d'un tiers ou de la victime, ou encore le vice propre des marchandises transportées (44).

Puisque, pour les opérations d'acconage, l'acconier doit être tenu de la même façon que le transporteur, il s'ensuit donc que, par son contrat, il s'oblige, lui aussi, à conserver et à restituer les marchandises qui lui sont remises dans l'état où il les reçoit.

Etant ainsi tenu d'une obligation déterminée de conservation des marchandises et non d'une simple obligation générale de prudence et de diligence, il est évident que l'acconier ne saurait être assimilé à un dépositaire salarié ou à un gardien.

Le caractère déterminé de l'obligation de conservation-restitution qui pèse sur l'acconier, est affirmé par la majeure partie de la jurisprudence qui exige que l'acconier prouve la force majeure, le fait d'un tiers ou de la victime, ou encore le vice propre des marchandises transportées, s'il veut être dégagé de toute responsabilité (45).

(41) Trib. du comm. d'Oran, 9 octobre 1950, D.M.F. 1952, p. 32.

(42) Ripert, « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd., Tome II, n<sup>o</sup> 1691, p. 570.

(43) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n<sup>o</sup> 1698, p. 574.

(44) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n<sup>o</sup> 1720, p. 593.

(45) Voir *infra*, p. 97, notes 93 et 94.

Quant à la doctrine, des divergences de vue sur la nature juridique du contrat d'aconage lui font considérer l'obligation de conservation-restitution qui pèse sur l'aconier tantôt comme une obligation générale de prudence et de diligence (46), tantôt comme une obligation déterminée (47); la majeure partie des auteurs semble, toutefois, partager le point de vue de la jurisprudence.

Indépendamment de toute question de responsabilité, nous pensons que, de toutes manières, le contrat d'aconage ne saurait être assimilé à un contrat de dépôt ou de garde.

Il est, en effet, une règle ancienne (48) que la doctrine (49) et la jurisprudence (50) considèrent toujours comme essentielle et qu'il ne faut point perdre de vue. C'est celle qui pose comme principe « qu'un contrat ne saurait être un contrat de dépôt ou de garde, si la fin principale de la tradition de la chose au gardien n'est pas la garde de cette chose ».

Il est bien certain, en effet, que si le seul fait de garder la chose d'autrui devait faire de vous un gardien ou un dépositaire, on serait amené à voir un dépôt dans toute détention de la chose mobilière d'autrui comportant une obligation de garde. Le contrat de dépôt ou de garde viendrait alors « doubler », comme le fait très justement remarquer M. Tunc (51), un grand nombre de contrats, comme le prêt, le louage de services ou de choses et le mandat : « Cette manière de raisonner » aboutirait ainsi « à renverser les catégories nommées du Code civil qui, pourtant, sont utiles, pour en revenir purement et simplement au droit commun de la responsabilité contractuelle ».

Si donc, pour appliquer cette règle dont le respect s'impose, nous nous demandons quelle est la fin essentielle du contrat d'aconage, il semble que nous soyons obligés de reconnaître qu'elle ne saurait consister dans la garde de marchandises.

Si, en effet, l'armateur demande à l'aconier de venir prendre les marchandises à son bord, ce n'est pas pour les lui voir garder à quai ou en magasin.

(46) Bonan : « L'aconier dépositaire », « Gazette Tribunaux du Maroc », samedi 18 avril 1942, n° 901. Bibliothèque Nationale (annexe Versailles).

(47) Thomas : ouvrage cité, p. 98, n° 119 et 120. — Jauffret : « L'intervention de l'aconier lors de la réception des marchandises transportées par mer », D.M.F. 1951, p. 368.

(48) Pothier : ouvrage cité, Tome 5, n° 3 et 9.

(49) Tunc : note sous arrêt Lyon 30 juillet 1946, D. 1947, 377.

(50) Limoges, 16 janvier 1939, D.H. 1939, 205.

(51) Tunc, note sous arrêt Lyon 30 juillet 1946, D. 1947, 377.

Ce que l'armateur demande à l'acconier, avant tout, c'est de mettre à terre les marchandises pour que leurs destinataires puissent venir en prendre livraison. De même, si l'armateur remet à l'acconier des marchandises avant leur embarquement, c'est essentiellement en vue de les lui voir mettre à son bord et non précisément pour qu'il les garde.

Il est, certes, incontestable que l'acconier se trouve fréquemment contraint de garder les marchandises, mais il n'a jamais, en fait, cette obligation que parce que le destinataire ou les chargeurs ne peuvent venir prendre ou remettre leurs marchandises sous palan. Et toutes les fois où ces derniers peuvent venir, il s'en trouve libéré sans que le contrat qu'il passe avec l'armateur perde, pour cela, son caractère de contrat d'acconage.

C'est pourquoi il nous paraît impossible de considérer les opérations de gardiennage comme la principale fin du contrat d'acconage. Nous estimons que l'obligation de garde qui peut peser sur l'acconier n'est jamais qu'une obligation accessoire, et nous pensons que le contrat d'acconage ne saurait, en aucune façon, être assimilé à un contrat de garde ou même de dépôt salarié.

### CHAPITRE III

## EXPOSE ET REFUTATION DE LA THEORIE QUI FAIT DE L'ACCONIER DU TRANSPORTEUR UN MANDATAIRE OU UN COMMISSIONNAIRE

Par le contrat d'acconage, l'armateur chargeant l'acconier d'effectuer à sa place et pour son compte, certaines opérations que le contrat d'affrètement a mises à sa charge, quelques tribunaux ont pensé qu'on devrait considérer l'acconier comme le mandataire du transporteur (52) ou, ce qui revient au même, du consignataire du navire (53).

Il est bien certain, en effet, que les effets du contrat d'acconage ressemblent beaucoup à ceux du mandat, puisqu'on admet que le transporteur demeure tenu, malgré le contrat d'acconage, des opérations qu'effectue l'acconier, et cela jusqu'à la délivrance effective des marchandises à leurs destinataires; qu'il se trouve, en conséquence, directement responsable, à l'égard des chargeurs ou des destinataires, de l'exécution défectueuse des opérations d'acconage et que, d'autre part, les chargeurs ou les destinataires n'ont aucune action directe contre l'acconier qui n'a de comptes à rendre qu'au transporteur.

Et, étant donné la définition que donne du mandat l'article 1984 du Code civil (54), il semblerait qu'on doive effectivement considérer le contrat d'acconage comme un contrat de mandat.

Mais la doctrine moderne (55) a mis en évidence qu'on ne saurait regarder comme un mandat l'acte par lequel une

(52) Cour d'Alger, 28 décembre 1927, D. Sup. 6, p. 85.

(53) Trib. Comm. Rouen, 27 juin 1949, D.M.F. 1950, p. 300, Somm.

(54) Article 1984 : « Le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant en son nom.

(55) Rouast : Cours de Droit civil approfondi 1947-1948. La représentation dans les actes juridiques : le mandat, p. 111.

personne confierait à une autre la mission d'accomplir un acte quelconque, et elle exige, pour qu'il y ait mandat, que l'objet du contrat soit l'accomplissement d'un « acte juridique ».

Elle définit, d'autre part, « l'acte juridique » comme une manifestation de volonté qui a pour effet de créer, modifier ou éteindre un droit (56).

L'acte juridique apparaît donc comme étant une opération qui exige, comme condition de son efficacité, l'intention chez son auteur de produire certains effets de droit donnés. Et il se distingue du fait juridique, qui n'est qu'un fait matériel auquel la loi attache des conséquences de droit sans qu'elles aient été voulues par les personnes intéressées (57).

Si l'on recherche la nature des actes accomplis par l'acconier, on voit que toutes les opérations qui sont normalement à sa charge, principalement celles d'arrimage ou de désarrimage, de chargement ou de déchargement, de mise en place des engins de manutention, de déplacement des marchandises, de classement et de gardiennage, sont incontestablement des opérations purement matérielles (58), les seuls actes juridiques que l'acconier pourrait accomplir, à savoir la prise en charge des marchandises à transporter ou leur livraison effective à leurs destinataires, n'étant généralement pas compris dans le contrat d'acconage, mais effectués par le transporteur lui-même ou son consignataire (59).

L'acconier n'accomplit donc, ordinairement, aucun acte juridique, et nous pensons, avec une partie de la doctrine (60), qu'il est, en conséquence, impossible de le considérer comme le mandataire du transporteur ou du consignataire.

Il faut d'ailleurs remarquer qu'à supposer que l'acconier accomplisse des actes juridiques pour le compte du trans-

(56) Travaux de la Commission de réforme du Code civil. Année 1947-1948, Tome III, p. 126.

(57) Dalloz : « Encyclopédie juridique ». Répertoire de Droit civil. Acte, n° 5 et suivants. — Martin de la Moutte : « L'acte juridique unilatéral ». Thèse Toulouse 1949.

(58) Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », 1947, p. 77, ch. 2, al. 2.

(59) Ripert : « Droit Maritime », Tome II, 4<sup>e</sup> éd.

P. 476, n° 1565 : « le déchargement est une opération matérielle, la délivrance un acte juridique ».

P. 395, n° 1482 : « le chargement est une opération matérielle ».

« Précis de Droit maritime », Dalloz 1949, p. 212, n° 329 :

« Le moment précis où la marchandise sort de la détention matérielle de l'affréteur pour passer sous la détention du capitaine... dépend... de la volonté des parties. La prise en charge est donc un acte juridique ».

(60) Thomas : « Les acconiers », p. 59, n° 67. — Bérard : ouvrage cité, dact. p. 272, imprimé p. 213 et 214.

porteur, il semble qu'il serait insuffisant de le considérer comme un simple mandataire civil.

Etant donné, en effet, le caractère commercial de la profession qu'il exercerait, le fait qu'il participerait à la circulation des marchandises transportées et accomplirait des actes de commerce, nous estimons avec quelques auteurs (61) qu'il serait plus exact de le considérer comme un mandataire commercial, c'est-à-dire comme un commissionnaire.

D'autant que l'objection parfois formulée à l'encontre de cette conception, suivant laquelle on ne saurait considérer l'acconier comme un commissionnaire parce qu'en général il n'agit pas en son nom mais au nom du transporteur, ne nous paraît pas fondée.

De très récentes et sérieuses études doctrinales sur le contrat de commission (62) ont, en effet, montré qu'il n'était pas indispensable, pour qu'il y ait commission, que le représentant agisse en son nom.

De même que nous ne pensons pas, comme M. de Juglart (63), que le fait de considérer l'acconier comme un simple commissionnaire puisse avoir pour conséquence d'en faire un commissionnaire de transport et de permettre au destinataire ou au chargeur de l'actionner directement en responsabilité.

La commission de transport est loin, en effet, d'être la seule forme de commission possible (64), et nous avons montré que l'acconier ne saurait être un commissionnaire de transport, puisqu'il n'a pas pour mission de conclure avec un tiers un contrat de transport (65).

D'autre part, les études doctrinales auxquelles nous nous référons à l'instant (66) montrent qu'il n'existe aucun

(61) Cordonnier : « Revue des sociétés » 1948, p. 276 : « Force nous est de considérer que le contrat d'acconage qui unit la société au transporteur est un mandat de droit commercial régi par les dispositions des articles 1984 et suivants du Code Civil ».

Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », 1947, p. 30, 31, 47, 53, par. b, qui considère le consignataire du navire chargé des opérations de chargement, de déchargement, de conservation des marchandises comme un commissionnaire.

(62) « Le contrat de commission », par plusieurs auteurs. Dalloz 1949, préface J. Hamel, p. 7 et 9, par. A et p. 17, par. A 1° :

« La commission ne se confond pas avec le mandat commercial... Notre conception de la commission se rapproche indiscutablement de l'agency anglaise laquelle s'applique aussi bien à l'agent qui traite au nom du « principal » qu'à celui qui traite en son nom personnel ».

(63) de Juglart : « Le statut juridique de l'acconier ». J.C.P. 1949, n° 749, par. 13.

(64) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 5.

(65) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 249.

(66) « Le contrat de commission », ouvrage cité, p. 18 A 3°, p. 13 B.

rapport de droit entre le tiers et le commissionnaire qui a traité avec lui au nom du commettant.

Et la seule conséquence qui résulterait du fait de donner à l'acconier la qualification plus exacte de commissionnaire serait l'octroi, à son profit, de la garantie du privilège de l'article 95 du Code de Commerce (67) sur les choses détenues par lui pour le compte de son commettant, garantie qui est généralement accordée au consignataire du navire (68), lequel est incontestablement le commissionnaire de l'armateur, et dont on ne voit pas pour quelles raisons elle ne serait pas accordée à l'acconier s'il doit être également considéré comme un commissionnaire.

S'il nous semble donc qu'il serait plus exact de considérer l'acconier comme un commissionnaire plutôt que comme un mandataire, ce n'est, toutefois, qu'à la condition que nous avons supposée satisfaite qu'il accomplisse des actes juridiques.

Car la règle qui veut que le mandat ait pour objet l'accomplissement d'actes juridiques est valable aussi bien pour le mandat commercial que pour le mandat civil (69).

Aussi, étant donné que l'acconier n'effectue généralement que des actes matériels et n'accomplit pas d'actes juridiques pour le compte du transporteur, n'étant chargé ni de recevoir, ni de livrer pour lui les marchandises, il est évident qu'en définitive il faut rejeter la conception de l'acconier commissionnaire, comme celle de l'acconier mandataire.

(67) Art. 95 du Code de Commerce : « Tout commissionnaire a privilège sur les marchandises à lui... déposées... par le fait seul du dépôt... pour tous les prêts, créances ou paiements faits par lui soit avant la réception des marchandises, soit pendant le temps qu'elles sont en sa possession ». — « Le contrat de commission », ouvrage cité p. 17 par. 1<sup>o</sup>, p. 13 F.

(68) Barbey : ouvrage cité, p. 43.

(69) « Le contrat de commission », p. 88, M. Derrida écrit :

« Les actes matériels que le commissionnaire est appelé à exécuter à l'occasion de l'opération dont il est chargé (ne) relèvent pas du mandat.

« Le commissionnaire joue le rôle de mandataire dans la mesure où il accomplit des actes juridiques ».

## CHAPITRE IV

### EXPOSE ET REFUTATION DE LA THEORIE QUI FAIT DE L'ACCONIER DU TRANSPORTEUR SON PREPOSE

Admettant que l'acconier ne saurait être le mandataire ou le commissionnaire du transporteur, désireux, cependant, de justifier le fait qu'à l'égard des chargeurs comme des destinataires, le transporteur maritime soit seul responsable de la totalité des opérations accomplies pour son compte par l'acconier, quelques tribunaux ont, de leur côté, proposé de considérer l'acconier du transporteur comme un préposé de celui-ci (70), c'est-à-dire, estimons-nous, de voir dans le contrat d'acconage un louage de services.

Le préposé est, en effet, suivant une jurisprudence bien établie, celui auquel le commettant a le droit de donner des ordres ou des instructions sur les fonctions auxquelles il est employé (71).

D'autre part, ce qui caractérise le contrat de louage de services, ce n'est pas seulement le fait qu'une personne s'engage à fournir au profit d'une autre un certain travail moyennant une rémunération forfaitaire, c'est, avant tout, le fait que, par un tel contrat, le travailleur se place dans la dépendance de son employeur (72) de telle sorte qu'il en devient le préposé.

(70) Cass. Civ. 14 mai 1895, S. 1896 I, 276, R.I.D.M. XI p. 292. — Cour d'Alger, 31 octobre 1923, Dor. Sup. I, 440. — Trib. Com. Marseille, 14 décembre 1923, Dor. Sup. 2, 77. — Cour d'Aix, 29 octobre 1924, Dor. Sup. 2, 877. — Trib. Comm. Dunkerque, 29 mars 1926, Dor. Sup. 4, 376. — Trib. Paix Casablanca, 28 septembre 1930, Dor. Sup. 9, 419. — Trib. Sup. Stettin, 15 mai 1933, Dor. 30, p. 76.

(71) H. et L. Mazeaud : « Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle », 4<sup>e</sup> éd. 1948, Tome I, n° 885, p. 814. — Cass. Crim. 6 août 1935, D.H. 1935, 461. — Cass. Civ. 30 avril 1947, J.C.P. 1947, II, 3628.

(72) Grenoble, 28 octobre 1946, S. 1947, 2, 14. — Dalloz : « Encyclopédie juridique », Répertoire de Droit civil, Contrat de travail, n° 19. — Planiol et Ripert : « Traité élémentaire de Droit civil », 1942, Tome II, p. 883, n° 2947. — Savatier : « Traité de la responsabilité civile », 1951, Tome I.

Si, donc, une personne s'est obligée à exécuter un certain travail moyennant une rémunération forfaitaire, et si, pour l'exécution de son travail, elle doit être considérée comme la préposée de la personne au profit de laquelle elle s'est obligée, il est évident qu'elle se trouve nécessairement liée avec celle-ci par un contrat de louage de services.

Dire de l'acconier qu'il est le préposé du transporteur revient donc à affirmer en même temps que le contrat d'acconage est un louage de services.

Si, pour vérifier l'exactitude de cette conception jurisprudentielle qui fait de l'acconier un préposé nous devons rechercher si celui-ci est bien dans la dépendance du transporteur, il importe, tout d'abord, que nous fassions attention au fait que l'acconier pourrait être le préposé du transporteur au sens de l'article 1384, § 3, du Code civil, sans que son état de subordination résulte nécessairement de l'existence du contrat d'acconage qu'il pourrait avoir conclu.

Aussi, la première question qui se pose à nous est celle de savoir si, indépendamment du contrat d'acconage, le transporteur ou celui qui le représente, à savoir le capitaine, n'a pas le pouvoir de donner des ordres à l'acconier pour les opérations qu'il s'est obligé d'accomplir.

Nous savons que, comme chef de l'expédition maritime, le capitaine, pour s'acquitter de certaines de ses obligations relatives au maintien de l'ordre à bord, à la sécurité du navire et de sa cargaison, à la bonne exécution du transport entrepris, possède un pouvoir légal (73) de commandement et de sanction disciplinaire (74) qu'il peut exercer sur toute personne présente à bord.

Et l'on admet généralement que les opérations pour lesquelles il peut user de ce pouvoir, sont celles que nous qualifierons de nautiques, celles qui intéressent la navigation et le « management » du navire, et qui ne relèvent exclusivement que de sa compétence technique et de son autorité (75).

Et on les distingue des opérations simplement commerciales à l'occasion desquelles il n'a pas de pouvoir de commandement, si ce n'est sur ceux qui sont contractuellement ses préposés.

(73) Ripert : « Droit Maritime », Tome I, 3<sup>e</sup> éd. n° 520. — « Droit Maritime », Tome I, 4<sup>e</sup> éd. n° 522.

(74) Ripert : « Droit Maritime », Tome I, 3<sup>e</sup> éd. n° 526. — « Droit Maritime », Tome I, 4<sup>e</sup> éd. n° 528.

(75) Ripert : « Droit Maritime », 3<sup>e</sup> éd. n° 516, 517, 518, 519. — 4<sup>e</sup> éd. n° 518, 519, 520, 521. — Bayssiére : « Le droit commercial maritime du Maroc français ». Thèse Bordeaux 1934, p. 179.

Pour qu'indépendamment de tout contrat l'acconier se trouve soumis aux ordres et à la surveillance du capitaine et devienne ainsi son préposé et celui du transporteur, nous voyons ainsi qu'il suffit qu'il accomplisse des opérations considérées comme nautiques. Et la réponse à la question que nous nous sommes posée dépend donc, en définitive, du caractère nautique ou commercial des opérations d'acconage.

Or, la majeure partie des auteurs considère la presque-totalité des opérations d'acconage comme des opérations commerciales (76).

Les seules opérations d'acconage sur la nature desquelles il semble que l'on puisse avoir quelque hésitation, sont celles par lesquelles l'acconier participe à l'arrimage des marchandises à bord du navire.

On admet, en effet, généralement que les opérations d'arrimage relèvent de la seule compétence du navire parce qu'elles intéressent la stabilité du capitaine et, par suite, la sécurité de la navigation (77). Mais il ne semble pas, cependant, que les opérations d'arrimage doivent être toutes considérées comme des opérations nautiques.

Et de nombreux auteurs regardent, semble-t-il avec juste raison, certaines opérations d'arrimage comme des opérations commerciales.

Et il apparaît, en définitive, que les opérations d'arrimage sont de deux sortes : les unes nautiques et les autres commerciales (78).

Le problème se pose donc pour nous de savoir de quelle sorte sont les quelques opérations d'arrimage que l'acconier accomplit.

Si l'on se reporte à ce qui se passe dans la pratique (79), on voit que l'acconier n'a, normalement, pas l'initiative des opérations d'arrimage.

Ce n'est pas lui, en effet, qui établit le plan de chargement du navire, mais le capitaine qui lui précise de quelle

(76) Ripert : « Droit Maritime », Tome I, 3<sup>e</sup> éd. n° 823, 824, 846. — 4<sup>e</sup> éd. n° 822, 824, 846.

(77) Ripert : « Droit Maritime » Tome II, 4<sup>e</sup> éd. n° 1493-1497 ; « Précis de droit maritime », Dalloz 1949, n° 331. — Marais : « Revue pratique de législation et de jurisprudence de la Seine », 1937, p. 25. — Cass. 5 décembre 1910, R.I.D.M. XXVI, p. 437. — Trib. Comm. Marseille 20 décembre 1927, « Revue des Ventes et Transports » 1927, p. 433.

(78) Marais : « Les Transports de marchandises par mer et la jurisprudence. Loi du 2 avril 1936 », p. 42 et 43. — Christ : ouvrage cité. — Mlle Chavaudret : ouvrage cité. — Sauvage : « Manuel pratique du transport des marchandises par mer », n° 116, p. 182.

(79) Lavergne : « Les transports par mer ». Arrimage, p. 37. Le capitaine, p. 51.

manière et en quel endroit chaque marchandise devra être arrimée.

Si bien que l'acconier ne fait jamais qu'exécuter, en fait, des opérations qui lui sont commandées par le capitaine, lequel en demeure l'auteur, de telle sorte que si, par hasard, certaines d'entre elles affectent la stabilité du navire, la responsabilité ne saurait en incomber qu'au capitaine.

En matière d'arrimage, l'acconier n'accomplit donc pas d'acte nautique, mais seulement des opérations commerciales « parce qu'il ne répond pas de l'incidence que peuvent avoir ces opérations sur la stabilité du navire ».

Nous voyons ainsi, par conséquent, que les opérations d'acconage ne sont pas d'une nature telle que leur seul accomplissement par l'acconier place ce dernier, indépendamment de tout contrat, sous la dépendance juridique du capitaine et en fasse son préposé.

La réponse à la première question que nous nous étions posée est donc négative, et il nous reste maintenant à examiner si, en vertu du contrat d'acconage, l'acconier ne devient pas le préposé du capitaine et, par suite, du transporteur.

Le contrat d'acconage n'étant presque jamais constaté par écrit, le seul moyen que nous ayons de le connaître consiste dans l'étude de la façon dont les parties exécutent habituellement ou entendent voir exécuter le contrat qui les lie.

A la question posée de savoir si l'acconier se trouve dans la dépendance juridique du transporteur, il nous faut donc chercher une réponse dans l'étude du comportement de l'un et de l'autre comme parties au contrat d'acconage.

Nous savons que, pour que l'acconier soit dans la dépendance juridique du transporteur, il suffit que ce dernier lui donne des ordres sur les fonctions auxquelles il est employé, c'est-à-dire qu'il dirige et surveille l'exécution du travail qu'il lui donne à faire.

Or, si nous examinons le comportement du transporteur et si nous recherchons de quelle sorte sont les ordres qu'il donne à l'acconier et quelle espèce de surveillance il exerce sur son travail, nous voyons que le transporteur, par l'intermédiaire de ses représentants, se contente d'indiquer à l'acconier le travail qu'il doit accomplir, que les ordres qu'il donne ne portent nullement sur les méthodes et les moyens pour exécuter convenablement son travail et que la surveillance qu'il exerce consiste simplement pour lui à vérifier si l'ouvrage exécuté est bien conforme à celui qu'il a commandé.

Rien (80) ne permet donc, dans la conduite du transporteur, de dire que l'acconier est son préposé et, d'une façon générale, il n'apparaît pas, quand on examine le comportement des deux parties, qu'il soit un moment où l'une d'entre elles se considère comme liée à l'autre par un contrat de louage de services.

Bien au contraire, nous voyons qu'en acceptant d'effectuer les opérations d'acconage, l'acconier entend prendre à sa charge les risques de l'entreprise et être contractuellement ou civilement responsable de tout dommage qui pourrait être causé par son fait ou celui de ses préposés à toute personne avec laquelle il aurait contracté pour son compte ou à tout tiers, sans lien de droit avec le transporteur relativement à l'opération au cours de laquelle se produirait le dommage.

De même que par les pointages contradictoires des marchandises auxquels il participe avec le transporteur et par la signature d'états différentiels, l'acconier entend également être responsable vis-à-vis du transporteur de tous les dommages qu'il pourrait causer aux marchandises qu'il manutentionne et être, d'autre part, vis-à-vis des tiers, le gardien de ces marchandises, dans la mesure où il exerce son industrie sur elles, qualité dont nous savons qu'elle est incompatible avec celle de préposé.

Nous voyons ainsi que l'acconier n'est, ni ne veut être, dans la dépendance juridique du transporteur, et nous pensons avec M. Bérard (81) qu'il n'est pas, par conséquent, possible de considérer le contrat d'acconage comme un contrat de louage de services.

Cette impossibilité est d'ailleurs reconnue par la majeure partie de la jurisprudence qui décide que l'armateur ne saurait répondre comme commettant des accidents survenant aux préposés de l'acconier (82) dans l'exercice de leurs fonctions, ceux-ci ne pouvant être regardés comme ses sous-

(80) Lyon, 16 février 1946; Cass. Crim. 20 août 1847, S. 1847, I, 855; Trib. Civ. St-Etienne, 21 février 1866, S. 1867, 2, 353; Poitiers, 6 août 1906, G.P. 1906, 2, 236; Cass. Soc. 2 mai 1947, S. I, 133. — Dallant: « La notion de préposé ». Thèse Poitiers 1927.

(81) Bérard: ouvrage cité, dact. p. 278, imprimé p. 218.

(82) Caen 23 décembre 1903, R.I.D.M. XIX, 693. — Cour de Gênes 19 septembre 1904, R.I.D.M. XX, 795. — Cass. Turin 5 avril 1907, R.I.D.M. XXIII, 125. — Trib. Comm. Marseille 16 octobre 1922, Dor. 1, 508. — Cour de district de l'Orégon 20 déc. 1922, Dor. 4, 307. — Cour d'appel (9<sup>e</sup> circuit), 7 mai 1923, Dor. 5, 300. — Trib. Comm. Nantes 31 mars 1924, Dor. Sup. 2 412. — Rennes 12 novembre 1925, Dor. Sup. 4, 9. — Trib. Civ. du Nord, section Dunkerque, 13 oct. 1927, Dor. Sup. 6, 30. — Cass. Civ. 11 mai 1931, Dor. Sup. 9, 385. — Trib. Civil Le Havre 21 mai 1931, Dor. Sup. 9, 373. — Rouen 16 juin 1932, Dor. Sup. 10, 422. — Cass. Req. 21 juillet 1932, Dor. Sup. 10, 438. — Trib. Civil Marseille 5 avril 1933, Dor. Sup. 11, 258.

préposés (83), et qui considère que l'acconier répond, comme tiers, des accidents causés par sa faute aux préposés de l'armateur qui, ne participant pas aux opérations de chargement ou de déchargement, n'ont pas été placés sous sa dépendance juridique (84).

(83) H. et L. Mazeaud : ouvrage cité, Tome I, n° 890-2, p. 817. — Savatier : « Responsabilité », Tome I, n° 307 *in fine*. — Lalou : « La responsabilité civile », 3<sup>e</sup> éd. n° 1037.

(84) Trib. Comm. Marseille 15 avril 1926, Dor. Sup. 4, 454.

## CHAPITRE V

### NATURE JURIDIQUE DU CONTRAT CONCLU ENTRE UN ACCONIER ET UN TRANSPORTEUR

#### I. — LE CONTRAT CONCLU ENTRE L'ACCONIER ET LE TRANSPORTEUR EST UN CONTRAT D'ENTREPRISE

Le contrat par lequel l'acconier s'oblige à accomplir à la place et pour le compte du transporteur les opérations matérielles que comporte le chargement ou le déchargement de son navire, ne pouvant être, comme nous venons de le voir, ni un contrat de transport ou de commission de transport, ni un contrat de dépôt ou de garde, ni un contrat de mandat ou de commission, ni un louage de services, il ne reste plus qu'un type de contrat nommé auquel on puisse encore l'assimiler : c'est le contrat d'entreprise.

Cette assimilation a été proposée et admise par quelques auteurs (85) et tribunaux (86), mais il ne semble pas qu'elle ait, jusqu'à présent, remporté en doctrine comme en jurisprudence l'adhésion du plus grand nombre.

D'aucuns, certes, lui reprochent de ne tenir compte qu'incomplètement du rôle de l'acconier (87) et de ne mettre à la charge de celui-ci qu'une responsabilité trop légère.

Mais ces critiques ne nous paraissent pas fondées et comme, en définitive, nous ne voyons pas d'objection qui puisse valablement être formulée à l'encontre de cette assimi-

(85) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. 1952, Tome II, p. 402, n° 1488 *bis*. — Bérard : « Les entreprises de manutention ». Thèse dactylographiée 1950, p. 277. — Thomas : « Les Acconiers ». Thèse Aix, 1923, p. 59, n° 66. — Sauvage : « Manuel pratique du transport des marchandises par mer », p. 204, n° 133.

(86) Cour d'Appel mixte d'Alexandrie, 16 mai 1934, Dor. 30, p. 180. — Trib. Comm. Seine, 12 janvier 1948. D.M.F. 1950, p. 499.

(87) Trib. Comm. Marseille, 17 octobre 1947, D. 1948, 315. — Cordonnier : « Revue des Sociétés », 1948, n° 7, 8, 9, p. 275.

lation, nous pensons qu'il faut l'admettre et que c'est bien dans la catégorie du contrat d'entreprise qu'il faut ranger le contrat d'acconage.

On admet généralement que la première condition qui doit être satisfaite pour qu'un contrat puisse être regardé comme un contrat d'entreprise est que le maître de l'ouvrage laisse à l'entrepreneur la liberté du choix des méthodes et des moyens à employer pour exécuter l'ouvrage commandé.

Or, nous avons vu que, pour l'exécution de toutes les opérations d'acconage et même d'arrimage, l'acconier jouissait d'une semblable liberté.

Il n'existe donc, entre le transporteur et l'acconier, aucun lien de dépendance juridique qui nous interdise de considérer le contrat d'acconage comme un contrat d'entreprise.

Si l'on remarque, d'autre part, la généralité des règles qui gouvernent le contrat d'entreprise et la variété des objets susceptibles de lui convenir, on voit que toutes les opérations matérielles qui sont habituellement à la charge de l'acconier, depuis l'arrimage jusqu'au gardiennage, peuvent constituer l'objet d'un même contrat d'entreprise et être régies par les mêmes règles.

Et il n'y a donc pas lieu, pour assimiler le contrat d'acconage au type nommé du contrat d'entreprise, de distinguer parmi les opérations d'acconage celles qui, à titre principal, pourraient faire partie de l'objet du contrat type de celles qui ne s'y rattacheraient qu'accessoirement et qui, de ce fait, se verraient soumises à un régime dont on pourrait, à juste titre, prétendre que, n'étant pas fait pour elles, il ne saurait leur convenir.

Quant à la responsabilité qui est généralement admise comme devant être celle de l'entrepreneur, elle nous paraît devoir convenir parfaitement à l'acconier.

Il est, certes, quelques auteurs (88) qui estiment qu'il n'existe pas de différence entre la responsabilité du dépositaire salarié et celle de l'entrepreneur qui ne fournit que son industrie. Or, nous avons vu que la responsabilité du dépositaire salarié ne nous paraissait pas devoir convenir à l'acconier.

Ces auteurs considèrent que l'article 1789 du Code civil ne met à la charge de l'entrepreneur que l'obligation de conserver avec prudence et diligence la chose qu'il reçoit pour y exercer son industrie. L'obligation de conservation

(88) H. et L. Mazeaud : « Traité théorique et pratique de la responsabilité civile », Tome I, 4<sup>e</sup> éd. 1948, p. 665, n° 706, 11, Louage d'industrie.

qui pèserait sur l'entrepreneur ne serait donc, comme celle du dépositaire, qu'une obligation de moyen.

Mais la majeure partie de la doctrine et de la jurisprudence (89) considère que le législateur n'a, dans l'article 1789, visé que le cas où la chose périt indépendamment du fait de l'entrepreneur, la cause étrangère devant évidemment exonérer l'entrepreneur si celui-ci n'a commis aucune faute. Et elle prête à l'entrepreneur une responsabilité qui est différente de celle du dépositaire salarié.

Le dépositaire salarié n'est, en effet, tenu de restituer la chose déposée qu'il a dû garder avec prudence et diligence que dans l'état où elle se trouve au moment de la restitution, si bien que si la chose est rendu avariée, il appartient au déposant de prouver la faute du dépositaire s'il veut que celui-ci réponde des avaries survenues à la chose.

L'entrepreneur est, au contraire, tenu de restituer la chose, dans l'état où il l'a reçue, dans la mesure où elle ne devait pas être modifiée par le travail qu'il a exécuté sur elle.

L'obligation de conservation de la chose qui peut peser sur l'entrepreneur est donc, comme son obligation d'exécuter l'ouvrage qui lui a été commandé, une obligation déterminée, si bien que si la chose sur laquelle l'entrepreneur a exercé son industrie est rendue avec des avaries ou des modifications qui n'étaient pas prévues au contrat, l'entrepreneur est responsable du seul fait qu'il ne rend pas la chose dans l'état convenu, et il n'est pas nécessaire, pour qu'il en soit ainsi, que le maître de l'ouvrage prouve qu'il a commis une faute (90).

L'entrepreneur pourra, certes, être exonéré de toute responsabilité s'il prouve que le dommage est dû à la force majeure, au fait d'un tiers ou du maître de l'ouvrage, ou encore au vice propre de la chose (91).

Mais s'il ne prouve pas que la cause du dommage lui est étrangère, il sera responsable. Et, comme c'est précisément à lui de rapporter la preuve que la cause du dommage lui est étrangère, la majeure partie de la doctrine et de la jurisprudence décide, conformément à l'article 1789 du Code civil, que si l'entrepreneur invoque à sa décharge un fait qui

(89) « Nouveau Répertoire pratique Dalloz ». Louage d'ouvrage. — Cass. Req. 19 mai 1886, S. 1886, I, 264. — Cass. Civ. 16 décembre 1924, D.P. 1925, I, 21; S. 1925, I, 45.

(90) Cass. Civ. 5 août 1935, D.H. 1935, 539; Agen 7 novembre 1947, D. 1947, 543.

(91) Cass. 16 décembre 1924, S. 1925, I, 45, D.P. 1925, I, 21; Agen, 7 novembre 1947, D. 1947, 543; Bourges, 11 décembre 1945, S. 1947, T. Responsabilité civile n° 5. — Tunc : note D. 1947, 377. — Starck : p. 330, 331, Thèse Paris 1947.

lui soit étranger mais qui, par lui-même, n'exclut pas qu'il ait pu commettre une faute également cause du dommage, il se trouve alors dans l'obligation, pour être exonéré, de prouver que la cause étrangère qu'il invoque est bien l'unique cause du dommage, c'est-à-dire qu'il doit prouver qu'il n'a pas commis de faute (92).

Il est à remarquer que tout ce que nous venons de dire ne concerne que la responsabilité qu'encourt l'entrepreneur du fait des dommages qu'il cause à la chose qui a dû nécessairement lui être remise pour qu'il puisse exercer sur elle son industrie, et que si l'entrepreneur reçoit des choses différentes de celle sur laquelle il doit exercer son industrie, il ne répond alors de ces choses que comme un simple gardien et il ne doit réparer les dommages qu'il peut causer que s'il est prouvé qu'ils sont dus à sa faute.

Si, étant donné la responsabilité que la jurisprudence et la doctrine prêtent à l'entrepreneur, nous recherchons celle qu'elles font peser le plus souvent sur l'acconier et si nous les comparons, nous voyons qu'elles ne diffèrent pas l'une de l'autre.

L'acconier est, en effet, tenu de l'obligation déterminée de conserver et de restituer les marchandises qu'il manutentionne dans l'état où il les a prises en charge (93), de même que de l'obligation déterminée de ne pas causer de dommage au navire sur lequel il exerce son industrie (94).

## II. — REMARQUES

La responsabilité de l'acconier considéré comme un entrepreneur pourra peut-être paraître lourde au premier abord.

Mais il ne faut point perdre de vue que, comme toute responsabilité contractuelle, elle peut se trouver atténuée de plusieurs manières.

La première peut consister dans l'insertion au contrat

(92) Cass. 16 décembre 1924, D.P. 1925 I, 21, S. 1925 I, 45; Bordeaux, 10 juin 1947, J.C.P. 1947, IV, 220; Arras, 16 mars 1938, G. Trib. 28 mai 1938; Clamecy, 10 janvier 1945, G.P. 1945, I, 181.

(93) Trib. Comm. Marseille, 17 octobre 1947, Scapel 1948 p. 1; Trib. Comm. Marseille, 12 octobre 1948, D.M.F. 1950 p. 94; Trib. Comm. Marseille, 13 mai 1949, D.M.F. 1950, 42.

(94) Trib. Comm. Rouen, 19 août 1949, D.M.F. 1950 p. 351; Trib. Comm. Rouen, 2 février 1923, D. Sup. I, 278; Trib. Comm. Rouen, 29 juin 1923, Dor. Sup. I, 82; Cass. Req. 21 juillet 1925, Dor. Sup. 3, 769; Trib. Mar. et Comm. Copenhague, 2 sept. 1930, Dor. 23 p. 272; Trib. Comm. Anvers, 12 décembre 1933, Dor. 31, p. 95. — Cf. également Dor. 30 p. 253; Dor. 26 p. 473; Dor. Sup. 9, 52.

d'acconage de clauses limitatives de responsabilité ou encore de clauses d'exonération.

Une telle insertion est toutefois très rare, car les contrats d'acconage ne sont pour ainsi dire jamais constatés par écrit.

Quant aux clauses qui pourraient être insérées dans les tarifs de manutention, la jurisprudence décide avec raison qu'elles ne sauraient être opposées aux transporteurs dès l'instant où elles n'ont point été soumises à leur acceptation (95).

Plus fréquente est l'atténuation qui peut résulter du fait que l'acconier ne saurait être responsable des dommages qu'il peut causer au navire ou aux marchandises que s'il en résulte un préjudice pour le transporteur, son co-contractant, et seulement dans la mesure de ce préjudice; de telle sorte que si le transporteur peut opposer une fin de non-recevoir ou une prescription (96), ou s'il est, dans le contrat d'affrètement, exonéré de toute responsabilité, ou si sa responsabilité est limitée pour les dommages qui pourraient survenir aux marchandises au cours des opérations d'acconage, il est certain que l'acconier ne saurait encourir une responsabilité plus grande que celle qui pèse sur le transporteur, et qu'il bénéficiera ainsi indirectement de toutes les limitations et exonérations légales de la responsabilité du transporteur, de même que des clauses limitatives ou d'exonération qui auront pu être valablement insérées dans les connaissements ou la charte-partie (97).

Il est, enfin, une troisième atténuation qui peut résulter de l'obligation dans laquelle se trouve le transporteur de prouver que le dommage dont il se plaint s'est bien produit au cours des opérations d'acconage. Si le dommage ne résulte pas d'un accident qui aura pu être constaté en présence de témoins, il conviendra que le transporteur se reporte d'abord aux états contradictoirement dressés lors de la prise en charge des marchandises par l'acconier. Et, à défaut de réserves utilement prises par l'acconier dans ces états, ce dernier sera sensé avoir reçu les marchandises sans dommage apparent (98).

Mais, pour tous les dommages non apparents qui n'auront pu faire l'objet de la moindre constatation dans les

(95) Trib. comm. Marseille, 10 mars 1952, D.M.F. 1952 p. 616; Trib. comm. Marseille, 11 février 1949, inédit; Cour d'Aix, 13 octobre 1949, inédit; cité par Bérard, Thèse préc. dact. p. 331, imprimée p. 258.

(96) Cour d'Appel de Madagascar, 12 décembre 1951, D.M.F. 1952 p. 249.

(97) Bérard, Thèse précitée dact. p. 263, imprimée p. 207.

(98) Cour d'Appel de Poitiers, 6 décembre 1951, D.M.F. 1952, p. 247.

états différentiels, il appartiendra au transporteur de faire la preuve fort difficile que les dommages se sont produits au cours des opérations d'aconage, et souvent, pour rapporter cette preuve, il en viendra à prouver que l'aconier a commis une ou plusieurs fautes, laissant présumer qu'elles sont causes du dommage (99).

On voit ainsi, qu'en définitive, la responsabilité de l'aconier-entrepreneur sera le plus souvent atténuée, au point de devenir légère.

Cela tient essentiellement au fait que l'aconier joue le rôle d'un sous-entrepreneur et que, comme tel, il bénéficie des conditions avantageuses du contrat d'entreprise conclu entre le transporteur maritime et les affréteurs et qu'au surplus son activité vient s'insérer au commencement ou à la fin d'un transport dont l'exécution, placée avant tout sous le signe de la rapidité, ne permet pas les vérifications et les constatations sans lesquelles il n'est point de libre jeu des responsabilités.

Indépendamment de cette responsabilité contractuelle qu'il peut encourir du fait d'une exécution défectueuse du contrat d'aconage, l'aconier-entrepreneur est également délictuellement responsable des dommages que l'exercice de son industrie pourrait causer à des non-contractants.

A ce propos, la question se pose de savoir s'il faut ranger parmi ces non-contractants le chargeur ou le réceptionnaire, et quelle responsabilité à l'égard de ces derniers l'aconier peut encourir.

Nous ne pensons pas qu'il soit possible d'admettre que le chargeur ou le réceptionnaire puisse être considéré comme étant partie au contrat d'aconage.

Pour qu'il en soit ainsi, il faudrait, en effet, que le transporteur ait pu les représenter et contracter en leur nom avec l'aconier. Il faudrait donc admettre que mandat aurait été donné au transporteur, non pas d'accomplir les opérations d'aconage, un tel mandat étant impossible puisqu'il ne consisterait pas dans l'accomplissement d'actes juridiques, mais bien de conclure au nom du chargeur ou du réceptionnaire un contrat d'aconage avec un aconier de son choix. Ce dernier mandat serait tout à fait admissible dans la mesure où il précéderait ou ferait suite au contrat de transporteur maritime, l'armateur recevant au chargement les marchandises des mains de l'aconier qui les lui livrerait pour le compte des chargeurs, et l'armateur livrant au

(99) Bonan : « Aconier dépositaire », G.T. Maroc n° 901, samedi 18 avril 1942.

déchargement les marchandises à l'acconier qui les recevrait pour le compte des réceptionnaires.

Mais si, comme dans l'espèce du contrat d'acconage que nous étudions actuellement, la livraison est, au chargement, antérieure, et, au déchargement, postérieure à l'exécution des opérations d'acconage, il est impossible d'admettre que l'acconier, intervenant dans le cours du transport maritime, agisse pour le compte des chargeurs ou des réceptionnaires (100).

Sinon, il faudrait admettre que le transporteur ne serait pas responsable des actes accomplis par l'acconier, ce qui est impossible puisque les règles du contrat de transport maritime veulent que le transporteur soit responsable des marchandises dès l'instant où il les reçoit et jusqu'à leur livraison effective (101).

Il faut donc décider que les chargeurs et les réceptionnaires ne sauraient être parties au contrat d'acconage. On ne voit pas, d'ailleurs, quel intérêt ils trouveraient à pouvoir actionner directement, sur le plan contractuel, l'acconier qui, n'ayant reçu de marchandises pour leur compte, ne saurait être tenu à leur égard de les conserver et de les livrer (102).

Et ceci paraît d'autant plus certain qu'une jurisprudence unanime décide que lorsqu'un entrepreneur sous-traite une partie des travaux dont il a la charge, le maître de l'ouvrage ne possède aucune action contractuelle à l'encontre du sous-entrepreneur (103).

Les chargeurs et les réceptionnaires apparaissent donc comme étant des tiers par rapport au contrat d'acconage.

Et la dernière question qui se pose est celle de savoir s'ils possèdent une action quelconque sur le plan délictuel ou quasi-délictuel à l'encontre de l'acconier.

Au premier abord, il semblerait que si l'acconier causait un quelconque dommage à des marchandises leur appartenant, les réceptionnaires ou les chargeurs seraient en droit de les poursuivre sur le terrain des articles 1382 et 1384 du Code civil.

Mais à y regarder de plus près, il ne semble pas qu'une telle action soit possible. Les réceptionnaires et les chargeurs ne sauraient, en effet, se plaindre d'un dommage sur-

(100) Cour d'Appel Madagascar, 9 août 1951, D.M.F. 1952 p. 384.

(101) Voir cependant *infra* p. 139, exception à la règle générale dans le cas où une clause de déchargement d'office a été insérée au contrat.

(102) Trib. Comm. Marseille, 4 juin 1952, D.M.F. 1952 p. 617; Trib. Comm. Oran, 9 octobre 1950, D.M.F. 1952 p. 32.

(103) Paris, 26 février 1946, G.P. 1946, 1, 201; Cass. Civ. 23 novembre 1925, G.P. 1, 102.

venu à leurs marchandises que s'il en résulte pour eux un préjudice direct.

Or, les marchandises de l'endommagement ou de la perte desquelles ils se plaignent ne sont plus sous leur garde, mais sous celle du transporteur qui est tenu, à peine de dommages-intérêts, de les leur restituer dans l'état où il les a reçues.

Et tant qu'ils ne demandent pas au transporteur la livraison de leurs marchandises, ils ne sauraient souffrir de la mauvaise exécution du contrat d'acconage.

Et c'est le transporteur seul qui, voyant endommager des marchandises qu'il a sous sa garde et dont il devra rendre compte, subit un préjudice certain et immédiat que l'acconier se doit de réparer.

Il n'apparaît donc pas, en définitive, que les réceptionnaires ou les chargeurs aient une quelconque action directe en responsabilité contractuelle ou quasi-délictuelle à l'encontre de l'acconier pour les dommages survenus à leurs marchandises au cours de leur manutention.



## TITRE II

### LE REGIME JURIDIQUE DU CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

Si, conformément aux usages les plus anciens, il appartient toujours au capitaine de recevoir, en personne, des mains des chargeurs, les marchandises à transporter et, une fois le transport effectué, de les livrer lui-même à leurs destinataires et même, le cas échéant, de percevoir le fret qui pourrait être dû, il ne lui est, en fait, plus guère possible, de nos jours, de s'acquitter personnellement de ces fonctions.

Les exigences du commerce maritime et les nécessités économiques sont telles, en effet, qu'un navire marchand doit limiter son séjour dans un port au temps strictement nécessaire à son chargement ou à son déchargement, que l'on s'efforce d'ailleurs d'écourter au maximum.

L'accomplissement de la réception ou de la livraison des marchandises et de toutes les opérations qu'elles supposent, à savoir l'identification, le pesage, la vérification, les constatations, les analyses et les expertises, etc., ne pouvant, le plus souvent, être effectuées pendant le temps où le navire reste au port, les armateurs se trouvent dans l'obligation d'en décharger le capitaine au profit soit de préposés terrestres, lorsqu'ils ont une succursale dans le port, soit de professionnels qui portent le nom de consignataires du navire (1).

(1) Ripert : 4<sup>e</sup> éd. Tome I, p. 755, n° 878 et s. — Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », 1947, p. 25. — Sauvage : « Manuel pratique du transport des marchandises par mer », n° 51, p. 91.

## CHAPITRE PREMIER

### OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

Le consignataire du navire est un agent maritime qui intervient dans l'exécution du contrat de transport maritime au commencement ou à la fin de celui-ci, comme intermédiaire entre, d'une part, le transporteur pour le compte duquel il agit, et les chargeurs ou les destinataires, d'autre part, et qui a, généralement, pour mission d'accomplir à la place du capitaine, toutes les opérations juridiques et, le cas échéant, matérielles, financières et administratives que comporte la réception des marchandises à embarquer ou leur livraison effective à destination.

Le consignataire du navire est donc, pratiquement, généralement tenu, à l'embarquement, de recevoir les marchandises pour lesquelles un permis d'embarquement a été délivré, de veiller à ce qu'elles soient remises à l'endroit convenu par les parties ou, à défaut, dans un lieu qu'il désigne, et lorsque les marchandises ont été ainsi déposées, de délivrer aux chargeurs un reçu provisoire de celles-ci, puis, de procéder à la vérification et à l'identification de ces marchandises et de dresser les connaissements que le capitaine signe lorsqu'il a pris en charge les marchandises, ou qu'il peut signer lui-même pour le compte de l'armateur et qu'il remet aux chargeurs; d'établir, d'autre part, le manifeste sur lequel il consigne, le cas échéant, le montant des avances faites pour le compte du navire, le temps utilisé comme staries, ainsi que les surestaries, le *despatch* et le faux fret s'il y a lieu (2).

Au débarquement, le consignataire du navire se trouve généralement tenu d'identifier, dénombrer, peser et exami-

(2) Barbey : *op. cit.* p. 46 et s.

ner les marchandises et de les livrer à leurs destinataires contre remise des connaissements acquittés et, le cas échéant, de reconnaître contradictoirement avec ceux-ci les manquements et les avaries, de faire procéder aux expertises, de régler avec eux les litiges qui pourraient se présenter et, si besoin est, de leur faire signer les règlements d'avaries communes.

Le consignataire est, d'autre part, tenu d'établir le compte définitif du fret sous déduction des avances faites par les affréteurs lors de l'embarquement, d'ajouter éventuellement les surestaries et le faux fret, et de retrancher le despatch money s'il y a lieu, d'opérer enfin auprès des destinataires ou autres débiteurs le recouvrement du solde dû à l'armateur dont il lui fait ou fait faire la remise, à moins que le fret ne soit payable d'une autre manière, auquel cas il adresse copie de son compte de fret à l'organisme chargé du règlement.

Enfin, à l'embarquement comme au débarquement, il appartient au consignataire, d'une part, de tenir l'armateur au courant de l'arrivée et du départ du navire ainsi que du déroulement des diverses opérations dans lesquelles il le représente et dont il dresse, en accord avec le capitaine, les chargeurs ou les réceptionnaires, un historique, ou « time-sheet », qu'il fait signer par les parties intéressées, d'autre part, de lui adresser les comptes de fret et d'escale ainsi que toutes les pièces justifiant du bon accomplissement de sa mission, étant entendu qu'en toutes occasions le consignataire se doit de sauvegarder les droits et les intérêts de l'armateur pour le compte duquel il agit.

## CHAPITRE II

### LE CONTRAT CONCLU ENTRE LE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE ET LE TRANSPORTEUR EST UN CONTRAT DE COMMISSION

En ce qui concerne le régime juridique applicable au consignataire du navire, le Code de Commerce est absolument silencieux (3). Nos tribunaux, éclairés par la doctrine, se sont vus dans l'obligation, pour régler les litiges qui leur étaient soumis, concernant la consignation des navires, de suppléer au silence du législateur et de décider des règles applicables au contrat de consignation.

Il est donc indispensable, avant toute étude critique du régime juridique du consignataire du navire, de rechercher quelle est la conception que la majeure partie de la doctrine et de la jurisprudence se fait de ce régime.

#### I. — RÉGIME PROPOSÉ PAR LA DOCTRINE ET APPLIQUÉ PAR LA JURISPRUDENCE

Alors que, pour le régime juridique de l'acconier, nous nous sommes heurtés à des conceptions tant doctrinales que jurisprudentielles des plus divergentes, pour le consignataire du navire, la presque totalité de la doctrine et de la jurisprudence semble aujourd'hui s'accorder sur les règles qui doivent gouverner le contrat de consignation du navire.

##### a) *Nomination et révocation du consignataire*

C'est ainsi qu'elle estime que l'armateur peut révoquer le mandat du consignataire qu'il a librement choisi et que ce dernier, à moins qu'une clause expresse de dédit n'ait été

(3) Ripert : 4<sup>e</sup> éd. Tome I, p. 755, n° 878.

insérée dans le contrat qui les lie, n'est pas fondé à se plaindre de cette révocation alors même qu'elle adviendrait sans de justes motifs et qu'il ne saurait réclamer pour cela de dommages-intérêts (4). Ce n'est que si une « clause d'adresse » insérée dans le connaissement ou la charte-partie prévoit que le consignataire sera choisi d'un commun accord avec les chargeurs ou les destinataires, que cet accord requis pour la désignation du consignataire l'étant également pour sa révocation, il n'est pas possible d'admettre la libre révocation du mandat de consignation (5).

### b) *Obligations du transporteur*

La majeure partie de la doctrine et de la jurisprudence reconnaît, d'autre part, à la charge de chacune des parties au contrat de consignation, un certain nombre d'obligations. Parmi celles-ci, il en est tout d'abord dont l'armateur se trouve tenu à l'égard du consignataire.

C'est ainsi que l'armateur doit, le contrat de consignation n'étant pas gratuit, verser au consignataire une rémunération qui consiste, dans certains transports, en un pourcentage sur le fret; qu'il doit, en outre, rembourser ce dernier de toutes les avances augmentées des intérêts de droit qu'il a pu faire ainsi que de tous les frais qu'il a pu engager pour son compte et dont, en tant que consignataire il n'a pas à supporter la charge; qu'il doit, enfin, indemniser également le consignataire de toutes les pertes que celui-ci a pu subir à l'occasion de l'exécution non fautive de son mandat, étant entendu qu'étant donné le caractère forfaitaire de la rémunération que touche le consignataire, il appartient à ce dernier de supporter le poids des risques normaux de l'exercice de sa profession et qu'il ne doit être indemnisé que pour les pertes qu'il aurait subies par la faute de l'armateur ou en agissant sur l'ordre de celui-ci (6).

Ces obligations de l'armateur à l'égard du consignataire voient leur inexécution sanctionnée par le jeu d'un certain nombre de garanties que la doctrine et la jurisprudence accordent au consignataire.

Ce dernier, en vertu de l'alinéa 7 de l'article 191 du Code de Commerce, bénéficie, pour toutes les sommes qu'il a « prêtées au capitaine pour les besoins du bâtiment pendant le dernier voyage », d'un privilège sur le navire à la

(4) Trib. Comm. Le Havre, 3 décembre 1948, D.M.F. 1949, p. 28.

(5) Barbey : ouvrage cité, p. 31 et 32. — Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, p. 756, n° 879. — Sauvage : ouvrage cité, n° 51, p. 92.

(6) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, p. 756, n° 880. — Barbey : ouvrage cité, p. 35 et suivantes.

condition, toutefois, qu'il rapporte la preuve de la réalité de ses créances et de la nécessité des frais qu'il a consentis, suivant les modalités prévues à l'alinéa 5 de l'article 192 du Code de Commerce (7).

Il bénéficie, d'autre part, en vertu de l'article 95 du Code de Commerce, pour tous les prêts, avances ou paiements qu'il a pu faire pour le compte de l'armateur, d'un privilège qui porte sur la valeur des marchandises qui lui ont été consignées et également sur le fret qu'il a pu encaisser pour le compte de l'armateur (8).

Il peut enfin, en vertu de l'article 1250 du Code civil, se faire expressément subroger aux privilèges des créanciers de l'armateur qu'il désintéresse (9).

### *c) Obligations du consignataire*

Quant aux obligations du consignataire à l'égard de l'armateur, il en est deux que les auteurs et la jurisprudence considèrent comme essentielles. La première qui est, pour le consignataire, d'exécuter la mission qui lui est confiée, la seconde qui est de rendre compte à l'armateur de la manière dont il s'en acquitte.

En ce qui concerne la première, dans la mesure où le consignataire est tenu d'accomplir des actes bien déterminés, le seul fait de leur inexécution le rend responsable, à moins qu'il ne puisse invoquer, à sa décharge, la force majeure, le fait d'un tiers ou celui de l'armateur. Dans la mesure, par contre, où son mandat n'est que général, il n'est tenu que d'agir avec prudence et diligence pour le compte de l'armateur, et il ne répond de ses fautes que si ce dernier en rapporte la preuve.

Quant à l'obligation, pour le consignataire, de rendre compte, elle intéresse tous les actes qu'il accomplit au nom de l'armateur auquel il doit fournir toutes pièces pouvant justifier du bon accomplissement de sa mission.

En ce qui concerne plus particulièrement les opérations financières, tous les versements et encaissements que le consignataire a effectués pour le compte de l'armateur, constituent les divers articles qui sont portés au crédit ou au débit d'un compte que le consignataire a ouvert au nom de l'armateur. Ce compte, une fois que toutes les opérations sont effectuées, est liquidé par le consignataire qui en établit

(7) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, p. 757, n<sup>o</sup> 880. — Barbey : ouvrage cité, p. 42.

(8) Barbey : ouvrage cité, p. 43.

(9) Barbey : ouvrage cité, p. 42.

la balance générale et fait apparaître un solde créditeur ou débiteur. Si le solde est créditeur, le consignataire en est redevable à l'armateur et il y a lieu de noter que la balance générale du compte n'étant effectuée qu'au moment de sa reddition, aucune compensation ne joue au fur et à mesure entre les divers articles du compte. La prescription des dettes du consignataire ne court ainsi contre l'armateur qu'à dater de la reddition du compte et, dans le cas de faillite du consignataire, l'armateur ne vient au marc le franc avec les autres créanciers que pour le solde du compte.

### *d) Responsabilité délictuelle*

Indépendamment de la responsabilité contractuelle qu'il peut encourir du fait de l'inexécution de ses obligations à l'égard de l'armateur, le consignataire peut également, suivant une doctrine (10) et une jurisprudence (11) unanimes, être délictuellement responsable des dommages qu'il cause à des tiers par suite des fautes personnelles qu'il commet en exécutant son contrat. C'est ainsi qu'à l'égard des destinataires ou des chargeurs qui ne sont pas partie au contrat de consignation, le consignataire peut avoir à répondre d'une erreur dans la répartition des marchandises (12) ou encore du fait de livrer les marchandises avec retard ou sans exiger des réceptionnaires la présentation des connaissements (13).

Cette responsabilité délictuelle pour fautes personnelles est-elle la seule que puisse encourir le consignataire à l'égard des tiers, et notamment des chargeurs ou des destinataires ?

A cette question, la majorité de la doctrine et de la jurisprudence répond aujourd'hui par l'affirmative. Mais avant que cette majorité ne se constitue à la suite de plusieurs interventions de la Cour de Cassation (14), il y avait un certain nombre de nos tribunaux qui estimaient que le consignataire était contractuellement responsable à l'égard des destinataires, et au même titre que le capitaine, de l'exécution défectueuse du contrat de transport maritime et notamment des pertes et des avaries survenues aux marchandises et constatées à la livraison (15).

(10) Barbey : ouvrage cité, p. 56.

(11) Trib. Comm. Marseille, 12 avril 1926, D. Sup. 4, p. 413; Trib. Comm. Marseille 5 avril 1951, D.M.F. 1951, p. 407; Trib. Comm. Nantes 5 octobre 1950, D.M.F. 1951, p. 463; Trib. Comm. Rouen 26 février 1951, D.M.F. 1951, p. 463.

(12) Trib. Comm. Marseille 5 avril 1951, D.M.F. 1951, p. 407.

(13) Barbey : ouvrage cité p. 56 et 57. — Trib. Comm. Marseille 24 janvier 1949, D.M.F. 1950, p. 351.

(14) Cass. Civ. 12 mars 1923 et 2 juillet 1923, D. 1923, 1, 165.

(15) Tribunaux comm. du Havre, de Bordeaux, de Rennes, Cour de Rouen.

Ils partaient de ce principe que si les destinataires se trouvaient privés de leurs garanties sur le navire, par suite du départ prématuré de celui-ci, ils le devaient, en fait, à l'intervention du consignataire qui, en s'offrant de remplacer le capitaine dans les opérations qui lui incombait normalement, lui avait ainsi permis de repartir avec son navire avant que le transport n'ait pris fin (16).

Et ils estimaient qu'en acceptant de se substituer au capitaine, le consignataire avait accepté d'être investi des droits de celui-ci comme de ses obligations, de telle sorte qu'on pouvait considérer qu'une convention tacite s'était établie entre les destinataires et le consignataire, suivant laquelle les premiers ne consentaient au départ du navire qu'à la condition que le second leur offre sa responsabilité personnelle à la place de celle du capitaine (17).

En vertu de cette convention tacite, le consignataire se trouvait donc contractuellement responsable, à l'égard des destinataires, de l'exécution défectueuse du contrat de transport maritime.

Mais quelque louable que fût leur intention de protéger les destinataires, leur ingénieuse construction était, en fait, inacceptable.

Comment admettre, en effet, l'existence de cette convention tacite, alors qu'à aucun moment il n'appartient aux destinataires de consentir au départ du navire et que rien dans la conduite du consignataire ne permet de dire qu'il accepte de se substituer au capitaine. On ne voit pas, d'ailleurs, comment une telle substitution pourrait être possible, étant donné que le capitaine a un statut très particulier dont ne saurait jouir le consignataire (18).

Ainsi, la presque totalité de la jurisprudence affirme-t-elle aujourd'hui que le consignataire du navire n'étant pas partie au contrat de transport (19), ne porte le poids d'aucune responsabilité contractuelle à l'égard des destinataires et qu'il ne saurait répondre, en définitive, à l'égard des char-

(16) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, n° 881, p. 756. — Barbey : ouvrage cité, p. 58.

(17) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, n° 886, p. 762. — Barbey : ouvrage cité, p. 58.

(18) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, n° 886, p. 762. — Barbey : ouvrage cité, p. 61 et 62.

(19) Trib. Comm. Marseille, 5 juillet 1949, D.M.F. 1950, p. 298; Trib. Comm. Alger, 8 décembre 1949, D.M.F. 1950, p. 560; Trib. Comm. Alger, 25 juin 1951, D.M.F. 1952, p. 38; Trib. Comm. Seine, 7 juillet 1949, D.M.F. 1950, p. 248; Trib. Comm. Marseille, 14 janvier 1949, D.M.F. 1950, p. 82; Cass. 16 avril 1951, D.M.F. 1951, p. 378.

geurs ou des destinataires comme à l'égard des autres tiers, que de ses fautes délictuelles ou quasi-délictuelles (20).

## II. — LE CONSIGNATAIRE DU NAVIRE EST UN COMMISSIONNAIRE

Quand on passe ainsi en revue les règles que la doctrine et la jurisprudence entendent voir appliquer au consignataire du navire, qu'elles soient relatives à la nomination de celui-ci ou à sa révocation, au remboursement des sommes qu'il a pu avancer ou dépenser pour le compte de l'armateur, ou encore à la rémunération que lui doit ce dernier, aux garanties qui lui sont accordées, aux obligations que le contrat met à sa charge, à la responsabilité qu'il peut encourir à l'égard des tiers, on s'aperçoit qu'aucune d'entre elles ne diffère de celles qui régissent le contrat de mandat commercial ou de commission (21). Et l'on voit que quelle que soit l'opération de consignation envisagée, la jurisprudence et la doctrine considèrent toujours le consignataire comme le mandataire de l'armateur et estiment que s'il intervient, en fait, à la place du capitaine, il ne lui est, en tout cas, pas substitué.

Cette conception à la fois doctrinale et jurisprudentielle, qui fait du consignataire un commissionnaire, nous paraît devoir être pleinement approuvée.

Car, si l'on s'attache au fait que l'essentiel de la fonction du consignataire consiste dans l'accomplissement d'une série d'actes : prise en charge, livraison, encaissement, délivrance de récépissés, connaissements, reconnaissances, conclusion de contrats d'entreprise, de dépôt qui sont tous des actes juridiques, à savoir des manifestations de volonté qui ont pour effet de créer, de modifier ou d'éteindre des droits en la personne de l'armateur pour le compte duquel il agit, il semble certain qu'il n'est pas de régime juridique qui puisse mieux convenir au contrat de consignation du navire que celui du contrat de commission.

(20) Trib. Comm. Marseille, 12 avril 1926, D. Sup. 4, p. 413; Trib. Comm. Marseille, 5 avril 1951, D.M.F. 1951, p. 407.

(21) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome I, n° 882, p. 758. — Barbey : ouvrage cité, p. 26 et suiv. — Sauvage : ouvrage cité, p. 93, n° 51.



### TITRE III

#### LE REGIME JURIDIQUE DE L'AGENT INTERVENANT A LA FOIS COMME ACCONIER DU TRANSPORTEUR ET COMME CONSIGNATAIRE DU NAVIRE

Si, en principe, l'acconier et le consignataire du navire sont deux agents distincts agissant pour le compte du transporteur et accomplissant simultanément, l'un les opérations matérielles, l'autre les actes juridiques, que comporte l'embarquement ou le débarquement de la marchandise, il arrive, en fait, que l'acconier accomplisse certains actes juridiques normalement à la charge du consignataire et, réciproquement, que le consignataire effectue lui-même certaines opérations d'acconage (1). On voit même, quelquefois, un même agent assurer à la fois les fonctions d'acconier et celles de consignataire du navire.

Ce cumul des fonctions ne va pas sans poser un problème. Les contrats d'acconage et de consignation du navire sont, en effet, régis par des règles différentes. Nous avons vu que le contrat d'acconage devait être assimilé à un contrat d'entreprise, tandis que le contrat de consignation du navire obéissait aux règles du contrat de commission.

Aussi la question se pose-t-elle de savoir quel peut être le régime juridique de l'agent qui se trouve être, à la fois, l'acconier et le consignataire du navire.

Une première solution pourrait consister dans l'application de la règle suivant laquelle « l'accessoire doit suivre le sort du principal ».

L'acconier n'accomplissant qu'accessoirement quelques actes juridiques pour le compte du transporteur demeurerait ainsi, pour l'ensemble de ces actes, un entrepreneur. Et le consignataire n'accomplissant d'actes matériels qu'à titre

(1) Trib. Comm. Marseille, 12 avril 1926, Dor. Sup. 4, p. 413.

accessoire, resterait également, pour la totalité de ses actes, soumis au régime du contrat de commission.

Mais cette solution serait inacceptable car, si l'on admet souvent que l'accessoire suive le sort du principal, encore faut-il, pour qu'il en soit ainsi, que les règles du principal puissent régir l'accessoire. Or, dans le cas que nous étudions actuellement, d'un consignataire qui jouerait accessoirement le rôle d'aconier et, réciproquement, d'un aconier qui jouerait accessoirement le rôle d'un consignataire, il se trouve précisément que les règles du contrat d'aconage ne sauraient régir aucun des actes juridiques que pourrait accomplir le consignataire, et que les règles du contrat de consignation ne sauraient, non plus, s'appliquer aux opérations matérielles qu'effectuerait l'aconier.

Il faut, en effet, tenir compte du fait que c'est uniquement la nature matérielle ou juridique des actes accomplis par une personne pour le compte d'une autre qui fait que cette personne a la qualité d'entrepreneur plutôt que celle de commissionnaire et réciproquement, étant entendu que si elle accomplit des actes matériels, elle a la qualité d'entrepreneur, et que si elle accomplit des actes juridiques elle a celle de commissionnaire.

De telle sorte que si une personne liée par un contrat d'entreprise vient à passer, pour le compte du maître de l'ouvrage et en son nom, un ou plusieurs actes juridiques, elle se voit obligatoirement conférer, du fait de l'accomplissement de ces actes, et pour ceux-ci seulement, la qualité de commissionnaire.

De même que, si un commissionnaire vient à accomplir des actes matériels pour le compte de son commettant, il prend obligatoirement, du fait de ces actes et pour ceux-ci seulement, la qualité d'entrepreneur.

Et comme il n'est, par conséquent, pas possible que l'aconier accomplisse, même accessoirement, des actes de consignation en gardant uniquement la qualité d'entrepreneur et sans prendre celle de commissionnaire, et qu'il en est de même du consignataire du navire qui ne saurait effectuer la moindre opération d'aconage, en conservant seulement la qualité de commissionnaire, la règle qui veut que l'accessoire suive le sort du principal ne peut, en l'espèce, recevoir d'application.

Et il apparaît, en définitive, que l'agent qui remplit à la fois les fonctions d'aconier et de consignataire, n'obéit pas à un régime juridique uniforme, mais que, suivant qu'il remplit l'une ou l'autre de ces fonctions, accomplissant dans un cas des actes matériels, dans l'autre des actes juridiques,

il se trouve soumis tantôt au régime du contrat d'entreprise, tantôt à celui du contrat de commission. Cet agent ne se trouve donc pas lié avec l'armateur par un seul contrat qui serait à la fois un contrat d'acconage et de consignation, mais par deux contrats différents, l'un d'acconage et l'autre de consignation.

Et le fait qu'il remplisse à la fois les fonctions d'acconier et de consignataire pour un même armateur, n'entraîne pas pour lui plus de conséquences que s'il avait contracté avec deux armateurs différents, et passé avec l'un un contrat d'acconage et, avec l'autre, un contrat de consignation.

Que les opérations d'acconage et de consignation du navire ne puissent faire l'objet d'un même et unique contrat, c'est là un point qui n'est pas toujours vu par certains auteurs et tribunaux qui, ne s'attachant pas à rechercher d'abord la nature matérielle ou juridique des actes accomplis par l'agent qui se trouve être à la fois l'acconier et le consignataire du même navire, en viennent à prêter à celui-ci un régime juridique qui ne lui convient pas.

Mais, pour tous ceux qui comprennent la nécessité de faire une discrimination entre les opérations matérielles de l'acconage et les actes juridiques de la consignation, il ne fait pas l'ombre d'un doute que l'acconier chargé de la livraison des marchandises demeure un entrepreneur pour la totalité des opérations matérielles qu'il effectue et ne devient un commissionnaire que pour les actes juridiques qu'il accomplit pour le compte et au nom du transporteur, de même que le consignataire qui effectue des opérations d'acconage prend, pour ces opérations, la qualité d'entrepreneur.

L'agent qui cumule, au profit d'un même armateur, les fonctions d'acconier et de consignataire, demeurant donc un acconier pour toutes les opérations d'acconage qu'il effectue, et un consignataire pour tous les actes de consignation qu'il accomplit, toutes les règles dont nous avons vu qu'elles étaient applicables à l'acconier et au consignataire, lui seront également applicables et, suivant les opérations qu'il effectuera, il sera soumis tantôt aux obligations du consignataire, tantôt à celles de l'acconier, et il encourra les responsabilités correspondantes.

En ce qui concerne les tiers, et principalement les destinataires, il pourra avoir à répondre sur le plan délictuel de ses fautes personnelles, mais jamais sur le plan contractuel, les destinataires, notamment, n'ayant aucune action directe contractuelle à son encontre.



## TITRE IV

### LE REGIME JURIDIQUE DU CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Ne pouvant pas toujours être présent au port d'embarquement ou de débarquement pour livrer ou réclamer leurs marchandises, les chargeurs et les destinataires font souvent appel à un agent qualifié pour les représenter, qui porte le nom de « consignataire de la cargaison » (1).

La représentation des chargeurs, lors de la prise en charge de leurs marchandises par le capitaine ou le consignataire du navire, n'offre pas de difficulté. Par contre, la représentation des destinataires pour la réception de leurs marchandises n'est rendue possible que grâce aux règles qui permettent la circulation des connaissements et qui président à la délivrance des marchandises, de telle sorte qu'il suffit que les destinataires rendent, à leur place, le consignataire de la cargaison : porteur, endossataire ou cessionnaire des connaissements pour que celui-ci puisse obtenir du capitaine la délivrance de leurs marchandises et, ainsi, les réceptionner pour leur compte. A l'égard du transporteur, le consignataire de la cargaison, porteur des connaissements, fait certes figure de véritable réclamateur, mais cela n'empêche pas qu'il représente, en fait, les destinataires et qu'il agisse pour leur compte (2).

(1) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, p. 481 et s. — Barbey : ouvrage cité, p. 75 et s. — Sauvage : ouvrage cité, p. 89, n<sup>o</sup> 50.

(2) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, p. 481, n<sup>o</sup> 1572. — Barbey : ouvrage cité, p. 76.

## CHAPITRE PREMIER

### OPERATIONS EFFECTUEES PAR LE CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Au port d'embarquement, la mission du consignataire de la cargaison est essentiellement de faire en sorte que le transporteur, ou son agent, prenne en charge les marchandises de ses mandants. Il doit, pour cela, effectuer les formalités et les déclarations requises pour que ces marchandises puissent être embarquées.

Puis il doit les amener, le cas échéant, au moment et au lieu fixés pour leur prise en charge, et il peut être ainsi tenu de veiller à la bonne exécution d'opérations d'acconage effectuées pour le compte de ses commettants.

En tout cas, il répond de la bonne conservation des marchandises jusqu'à leur prise en charge. Au moment de cette prise en charge, il doit s'assurer que l'état, la nature, le nombre, le poids et les marques des marchandises qu'il remet, soient mentionnés avec exactitude sur les connaissements qu'il reçoit en échange.

D'une façon générale, il doit s'assurer que toutes les conditions fixées d'un commun accord entre les parties et relatives au chargement des marchandises, soient bien respectées par l'armateur.

Et s'il ne peut en être ainsi, si un acte quelconque du transporteur ou de ses agents est susceptible de causer un préjudice au chargeur, il doit protester et, le cas échéant, formuler des réserves et procéder à toute constatation contradictoire.

Il peut, enfin, consentir des avances aux chargeurs et opérer, pour leur compte, divers règlements.

D'une façon constante, le consignataire de la cargaison doit informer les chargeurs de tous les actes qu'il accomplit en leur nom et il doit leur rendre fidèlement compte de sa mission.

Au port de débarquement, le consignataire de la car-

gaison a essentiellement pour mission de réceptionner, pour le compte de ses mandants, les marchandises qui leur sont destinées (3).

Pour cela, dès que le navire est arrivé, il doit se présenter au capitaine ou, le cas échéant, au consignataire du navire et lui demander qu'il lui délivre les marchandises qui figurent sur les connaissements dont il est porteur.

Lorsque les marchandises lui sont remises, il doit s'assurer qu'elles sont bien celles qui lui sont destinées, puis vérifier si elles n'ont pas d'avaries apparentes, et faire le compte de celles qui manquent.

S'il remarque des avaries ou des manquants, il doit les faire constater par le capitaine ou le consignataire du navire et les signaler aux destinataires afin que ceux-ci puissent, le cas échéant, lui donner toutes instructions utiles en vue d'une vérification plus approfondie. Il doit également, si cela est nécessaire, recourir à des expertises (4).

D'une façon générale, il doit sauvegarder les droits de ses mandants et conserver les recours (5) qu'ils peuvent avoir en ne prenant pas effectivement livraison des marchandises avant d'avoir formulé toutes réserves utiles dans la forme et les délais prévus, soit à l'article 8 de la loi du 2 avril 1936 pour les dommages causés au cours de la phase purement maritime du transport, à condition que celui-ci soit régi par ladite loi, soit à l'article 435 du Code de Commerce pour tous les autres dommages.

En échange des marchandises qu'il reçoit, il doit remettre au capitaine, ou au consignataire du navire, les connaissements accomplis et, le cas échéant, régler le fret qui peut être dû au transporteur (6).

Suivant le lieu de la délivrance, il peut avoir à faire effectuer, pour le compte des destinataires, des opérations d'acconage, et il doit veiller à la bonne exécution de ces opérations.

Une fois qu'il est, enfin, en possession des marchandises, il doit veiller à leur bonne conservation et les faire entreposer, si cela est nécessaire (7).

En règle générale, il doit tenir régulièrement les destinataires au courant de tous les actes juridiques et de toutes les opérations financières qu'il effectue pour leur compte, et il doit leur adresser toutes les pièces pouvant leur être utiles et justifiant du bon accomplissement de sa mission.

(3) Barbey : ouvrage cité, p. 86.

(4) Barbey : ouvrage cité, p. 87 et 88.

(5) Barbey : ouvrage cité, p. 97.

(6) Sauvage : ouvrage cité, n° 50, p. 90.

(7) Barbey : ouvrage cité, p. 88.

## CHAPITRE II

### LE CONTRAT CONCLU ENTRE LE CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON ET LES CHARGEURS OU LES DESTINATAIRES EST UN CONTRAT DE COMMISSION

Si le législateur ne semble pas avoir ignoré l'existence du consignataire de la cargaison, il s'est cependant abstenu, comme pour le consignataire du navire, de préciser le régime juridique auquel cet agent devait être soumis.

Si l'on remarque, toutefois, que l'essentiel de la fonction du consignataire de la cargaison consiste dans l'accomplissement d'actes juridiques, c'est-à-dire dans des manifestations de volonté qui ont pour effet de créer, de modifier ou d'éteindre des droits en la personne des chargeurs ou des destinataires, il ne fait pas l'ombre d'un doute que le consignataire de la cargaison est un commissionnaire, et on ne peut qu'approuver l'unanimité avec laquelle la doctrine et la jurisprudence partagent ce point de vue (8).

Le consignataire de la cargaison se trouve donc soumis au même régime que le consignataire du navire, et les diverses règles du contrat de commission dont nous avons étudié l'application détaillée au consignataire du navire s'appliquent, sans difficulté, au consignataire de la cargaison.

C'est ainsi que le consignataire de la cargaison a un mandat librement révocable, comme celui du consignataire du navire; que, comme ce dernier, il se trouve tenu à l'égard de ses mandants, d'une part, de l'obligation de s'acquitter de la mission qu'ils lui ont confiée, obligation qui est tantôt une obligation de résultat, tantôt une obligation de moyens, suivant l'objet du mandat de consignation auquel se rap-

(8) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1573, p. 482. — Barbey : ouvrage cité, p. 79. — Sauvage : ouvrage cité, n° 50, p. 89.

porte chacun des actes qu'il accomplit, et, d'autre part, de l'obligation de leur rendre compte de toutes les opérations qu'il effectue en leur nom (9); que, comme le consignataire du navire, il bénéficie du privilège de l'article 95 du Code de Commerce (10) et du droit de rétention qui le garantissent contre la non-exécution des obligations dont ses mandants se trouvent tenus à son égard, à savoir, d'abord, celle de lui verser une commission, ensuite celle de lui rembourser le montant des sommes qu'il avance et des frais qu'il engage pour leur compte (11), enfin, celle de l'indemniser de tous les dommages qu'il peut subir par leur faute; que, comme le consignataire du navire, il peut, à l'égard des tiers, en l'occurrence à l'égard du transporteur, avoir à répondre uniquement sur le plan délictuel des fautes personnelles qu'il peut commettre dans l'accomplissement de son mandat (12).

(9) Barbey : ouvrage cité, p. 98.

(10) Barbey : ouvrage cité, p. 82.

(11) Barbey : ouvrage cité, p. 82.

(12) Barbey : ouvrage cité, p. 99.



## TITRE V

### LE REGIME JURIDIQUE DE L'AGENT INTERVENANT A LA FOIS COMME CONSIGNATAIRE ET COMME ENTREPOSITAIRE

Le consignataire de la cargaison et le consignataire du navire sont tenus, comme nous l'avons vu, de par le mandat qui leur est donné, de veiller à la bonne conservation des marchandises qu'ils ont réceptionnées ou qu'ils doivent délivrer pour le compte de leurs mandants.

Leur obligation de veiller à la bonne conservation des marchandises n'est pas, comme le croient certains, une obligation de garde, en ce sens qu'ils ne sont pas tenus, comme un gardien, de prendre par eux-mêmes toutes les mesures pouvant assurer la sécurité du lieu où se trouvent les marchandises, de surveiller celles-ci et de leur prodiguer tous les soins que pourrait nécessiter leur conservation. Ils ne sauraient, en effet, être tenus d'accomplir ainsi des opérations matérielles de garde puisque, comme nous l'avons vu, ils ont la qualité de commissionnaires et que, par suite, le mandat qui leur est conféré ne peut avoir pour objet que l'accomplissement d'actes juridiques.

Leur obligation est seulement soit de veiller à ce que les marchandises soient gardiennées par l'aconier qui les manutentionne, soit de faire en sorte qu'elles soient gardées par la personne que leurs mandants ont désignée ou, à défaut, par un gardien professionnel de leur choix qui peut être un organisme officiel, comme la Douane.

Aussi, lorsque dans la pratique, ils se constituent quand même gardiens des marchandises de leurs mandants et conservent celles-ci dans des entrepôts ou des magasins qui leur appartiennent ou qu'ils louent à cet effet, ils n'agissent pas alors comme commissionnaires, mais ils prennent, pour

l'accomplissement de ces actes matériels de garde, la qualité qu'ils auraient s'ils n'effectuaient que ces actes, c'est-à-dire celle de dépositaire salarié ou de gardien (1).

C'est là une conséquence dont on ne saurait douter pour les raisons que nous avons exposées lorsque nous avons étudié le cumul des fonctions de consignataire de navire et d'acconier, et qui est admise par la doctrine la plus récente sur le contrat de commission.

Le consignataire du navire ou de la cargaison qui assume lui-même la garde des marchandises de ses commettants est donc soumis, pour cette opération, aux règles du dépôt salarié ou du contrat de garde.

Comme nous avons déjà vu quelles étaient ces règles, nous n'en recommencerons pas l'étude, d'autant plus que leur application, dans le cas présent, n'offre aucune difficulté.

(1) « Le contrat de commission », par plusieurs auteurs, Dalloz 1949. Chapitre II : les obligations du commissionnaire et les garanties du commettant, par Fernand Derrida, p. 112.

## TITRE VI

### LE REGIME JURIDIQUE DE L'ACCONIER INTERVENANT POUR LE COMPTE DES CHARGEURS OU DES DESTINATAIRES ANTERIEUREMENT A LA PRISE EN CHARGE OU POSTERIEUREMENT A LA DELIVRANCE DES MARCHANDISES PAR LE TRANSPORTEUR

Le moment et le lieu de la prise en charge et de la délivrance effective des marchandises par le transporteur peuvent, pour chaque transport, être librement fixés par les parties. Et cela, quel que soit le régime juridique, c'est-à-dire quelles que soient les règles auxquelles se trouvent soumis chacun de ces transports, qu'il s'agisse des dispositions du Code de Commerce applicables aux transports maritimes ou de la loi du 2 avril 1936, avec, toutefois, cette restriction que pour les transports soumis à cette dernière loi, la prise en charge ne peut être postérieure à la délivrance ou antérieure au passage sous palan des marchandises.

Comme la prise en charge et la délivrance des marchandises par le transporteur sont deux actes juridiques qui peuvent être accomplis, à un moment quelconque de l'exécution des opérations matérielles d'acconage et non pas seulement au commencement ou à la fin de celles-ci, comme elles sont, d'autre part, les deux actes par l'accomplissement desquels l'exécution du contrat de transport maritime commence et prend fin, comme, enfin, le moment et le lieu de la prise en charge et de la délivrance des marchandises varient en fait avec chaque transport, il s'ensuit qu'il n'y a souvent qu'une partie des opérations d'acconage qui se trouve comprise à l'embarquement comme au débarquement dans l'exécution du contrat de transport et que l'autre partie

des opérations, les unes antérieures à la prise en charge et les autres postérieures à la délivrance, ne pouvant être effectuée pour le compte du transporteur, se trouve être, en définitive, à la charge des chargeurs ou des destinataires.

Ces derniers sont donc, fréquemment, amenés à contracter avec un acconier qu'ils chargent d'accomplir, pour leur compte, les opérations d'acconage qu'il leur appartient d'effectuer, soit pour que leurs marchandises puissent être prises en charge par le transporteur, soit pour qu'ils puissent disposer de celles que ce dernier leur a délivrées.

Si l'on recherche le régime juridique applicable à l'acconier des chargeurs ou des destinataires, et si l'on remarque qu'il accomplit les mêmes opérations que s'il agissait pour le compte du transporteur, on ne peut pas ne pas se poser la question de savoir s'il ne doit pas se trouver soumis au même régime juridique que l'acconier du transporteur.

Or, si nous envisagions successivement, comme nous l'avons fait pour l'acconier du transporteur, les divers régimes susceptibles de s'appliquer à l'acconier des chargeurs ou des destinataires, nous verrions qu'aucun de ces régimes ne saurait finalement convenir à cet agent, à l'exception de celui du contrat d'entreprise, et cela pour les mêmes raisons que celles que nous avons déjà exposées en détail.

Il apparaît donc certain que l'acconier des chargeurs ou des destinataires qui accomplit les mêmes actes que l'acconier du transporteur doit se trouver soumis au même régime juridique que lui, et obéir, par conséquent, aux règles du contrat d'entreprise.

Lorsque nous avons étudié l'acconier du transporteur, nous avons vu quelles étaient ces règles. Leur application à l'acconier des chargeurs ou des destinataires n'offre aucune difficulté et est admise par la jurisprudence.

Il y a simplement lieu de remarquer :

— qu'en l'occurrence, le transporteur est un tiers par rapport au contrat d'acconage;

— que c'est, par conséquent, sur le plan délictuel que l'acconier doit répondre, le cas échéant, des dommages qu'il peut lui causer soit par sa faute, soit par le fait des choses dont il se sert pour exercer son industrie (1),

— que, d'autre part, les chargeurs ou les destinataires sont parties au contrat d'acconage et que l'acconier se trouve, par suite, contractuellement tenu à leur égard de

(1) Cour d'Appel, 3<sup>e</sup> circuit, 2 octobre 1931, Dor. 25, p. 244; Trib. d'Amsterdam, 26 mai 1931, Dor. 26, p. 473; Trib. de Rotterdam, 9 mai 1930, Dor. 23, p. 455; Haute Cour de Justice, O.S.D.A. 11 mars 1926, Dor. 14, p. 196.

l'obligation déterminée de ne pas causer de dommages à leurs marchandises (2);

— que si, toutefois, l'acconier peut toujours voir son obligation atténuée, d'une part, dans le cas de dommages non apparents, du fait que les chargeurs ou les destinataires sont souvent obligés de démontrer que ces dommages sont dus à sa faute et, d'autre part, suivant les règles du droit commun, par l'insertion au contrat d'acconage de clauses limitatives ou d'exonération de responsabilité;

— qu'il ne peut, en tout cas, plus bénéficier indirectement des clauses limitatives ou d'exonération insérées dans les connaissements ou les chartes-parties (3).

(2) Ch. Comm. des Appels Buenos-Ayres, 31 août 1936, Dor. 35, p. 83; Trib. Comm. Marseille, 17 avril 1950, R.C.M. Marseille 1950, p. 49, D.M.F. 1950, p. 608; Trib. Comm. Havre, 26 mai 1930, D. Sup. 8, p. 369; Trib. Comm. Alger, 2 déc. 1948, D.M.F. 1949, p. 492; Trib. Comm. Marseille, 3 janvier 1950, D.M.F. 1950, p. 504; Trib. Comm. Marseille, 24 février 1926, D. Sup. 4, p. 283.

(3) Trib. Comm. Marseille, 15 juillet 1925, D. Sup. 3, p. 748; Trib. Comm. Rouen, 17 février 1939, D. Sup. 17, p. 184.



## TITRE VII

### LE REGIME JURIDIQUE DE L'AGENT INTERVENANT A LA FOIS COMME ACCONIER DES CHARGEURS OU DES DESTINATAIRES COMME CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON ET COMME ENTREPOSITAIRE

De même qu'un agent maritime peut, comme nous l'avons vu, cumuler à la fois les fonctions d'acconier et de consignataire du navire ou celles d'entrepositaire et de consignataire de la cargaison, un autre agent peut également cumuler celles d'acconier avec celles de consignataire de la cargaison et même celles d'entrepositaire.

Il faut d'ailleurs reconnaître que ce dernier cumul est extrêmement fréquent dans la pratique.

Au point de vue du régime juridique, il n'entraîne aucune conséquence pour l'agent qui le réalise, en ce sens que tout ce que nous avons dit concernant le régime juridique de l'agent cumulant les fonctions d'acconier et de consignataire du navire ou celui de l'agent cumulant celles de consignataire de la cargaison et d'entrepositaire concerne également le régime de l'agent cumulant à la fois les fonctions d'acconier, de consignataire de la cargaison et d'entrepositaire.

Si bien que le régime juridique applicable à ce dernier agent sera, suivant qu'il accomplira des actes juridiques de consignation de la cargaison ou des opérations matérielles entrant dans le cadre du contrat d'acconage ou dans celui du contrat d'entrepôt, tantôt le régime du contrat de commission, tantôt celui du contrat d'entreprise, et tantôt celui du contrat de garde.



## TITRE VIII

### CLAUSE SOUS PALAN ET CLAUSE DE DECHARGEMENT D'OFFICE

Lorsque, dans un transport sous connaissement, suivant les conditions arrêtées entre le transporteur et les chargeurs, les destinataires sont tenus de venir prendre livraison de leurs marchandises, soit sous les palans du navire, soit à quai, et qu'il leur appartient ainsi d'accomplir une partie des opérations de déchargement, le capitaine, après avoir averti les destinataires de son arrivée au port de débarquement, devrait, normalement, attendre qu'ils viennent chercher leurs marchandises comme prévu (1).

Mais, comme les destinataires peuvent se présenter avec un certain retard et que le navire ne saurait rester immobilisé au port à les attendre, les armateurs obtiennent généralement que soit insérée, à leur profit, dans les connaissements, une clause les autorisant, si les destinataires ne se présentent pas en temps voulu, à procéder par eux-mêmes, ou à faire procéder par leurs agents ou par un acconier de leur choix, au débarquement d'office des marchandises aux frais et risques de leurs propriétaires (2).

(1) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1526, p. 436.

(2) C'est ainsi, par exemple, que dans certains connaissements (Mod. 1483, Algérie, Tunisie, Maroc, Espagne, Portugal) et Mod. 1368 (Espagne, Portugal, Antilles, Mexique, Venezuela, Guyane, Colombie) de la Compagnie Générale Transatlantique, on trouve à l'article 2 des « Conditions particulières », la clause suivante :

« L'embarquement et le débarquement seront toujours faits par le Capitaine ou la Compagnie ou un entrepreneur de leur choix aux frais et risques de la marchandise. Dans tous les cas, nonobstant les usages contraires du port, le Capitaine et la Compagnie auront le droit, même avant que le navire ait l'entrée et qu'aucune formalité ait été accomplie, de transborder ou de faire transborder les marchandises sur des chalands ou des embarcations, de les déposer ou de les faire déposer sur les quais ou dans les magasins de la douane ou dans ceux de l'Agence, s'il en existe, ou dans tous autres lieux, magasins, docks..., en cas de quarantaine, au

La validité de l'insertion au contrat d'affrètement d'une telle clause, que l'on appelle clause de déchargement d'office, ou encore clause sous palan, lorsque les marchandises doivent être délivrées sous palan, est généralement reconnue par les auteurs et la jurisprudence (3).

Mais dès l'instant où cette clause entre en jeu, son application ne va pas sans soulever, dans la pratique, de nombreuses contestations, d'autant qu'en doctrine comme en jurisprudence, les avis sont des plus divergents quant aux conséquences qui doivent en résulter pour les parties au contrat de transport maritime et pour leurs agents.

lazaret, si l'installation est suffisante, le tout au choix du capitaine, mais aux frais et risques des propriétaires de la marchandise qui seront sans recours contre la Compagnie et le Capitaine et qui devront, en outre, rembourser tous les frais, y compris ceux de désarrimage et de prise en cale. Le Capitaine et la Compagnie ne répondent pas, entre autres avaries, de celles provenant des intempéries, quelles qu'elles soient, avant, pendant et après l'embarquement ou le débarquement. Le débarquement s'effectuera à quai ou sous palan au choix de la Compagnie, mais aux frais et risques des réceptionnaires. »

(3) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1526, p. 436.

## CHAPITRE PREMIER

### LA CLAUSE DE DECHARGEMENT D'OFFICE NE SAURAIT AVOIR POUR RESULTAT DE FAIRE DE LA PERSONNE CHOISIE PAR LE TRANSPORTEUR LE CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON

Nous avons vu que, parmi les obligations qui sont à la charge du transporteur, figure notamment celle de conserver les marchandises jusqu'à leur délivrance effective aux destinataires.

Etant donné cette obligation, un certain nombre d'auteurs et de tribunaux (4) pensent que, pour que des opérations de déchargement puissent être faites aux risques des destinataires, il est nécessaire que les marchandises devant faire l'objet de ces opérations aient été préalablement délivrées sinon à leurs destinataires, tout au moins à une personne ayant qualité pour les recevoir en leur nom, et que si, par l'insertion au contrat d'affrètement de la clause de déchargement d'office, les parties entendent que le transporteur puisse, en l'absence des destinataires, charger une personne de son choix d'effectuer certaines opérations de déchargement pour le compte et au nom des destinataires, les risques de l'opération étant pour ces derniers, il faut décider qu'elles admettent implicitement que la personne choisie agisse d'abord comme consignataire de la cargaison et prenne livraison des marchandises avant de participer à leur déchargement.

Pour ces auteurs et ces tribunaux, si l'effet de la clause de déchargement d'office doit être, par conséquent, d'auto-

(4) Cour Aix, 4 octobre 1948, D.M. 1950, p. 70; Cour Aix, 20 juillet 1950, D.M.F. 1951, p. 16; Cass. Sect. Comm. 8 juin 1948, D.M.F. 1949, p. 15. — Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1577, n° 1574. — Barbey : « Les agents terrestres de la navigation maritime », p. 76, alinéa 2.

riser le transporteur à faire, en l'absence des destinataires, le choix d'une personne qui remplisse pour le compte de ceux-ci, non seulement les fonctions d'acconier, mais encore celles de consignataire de la cargaison, il reste évidemment, sur le plan juridique, à expliquer comment un tel effet est possible.

Pour la plupart (5), par la clause de déchargement d'office, les chargeurs et, par conséquent, les destinataires, donneraient mandat au transporteur, une fois le transport terminé, de réceptionner en leur nom leurs marchandises au lieu convenu pour leur délivrance et d'en terminer ensuite le déchargement pour leur compte et à leurs risques, de telle sorte qu'en chargeant une personne de son choix d'effectuer, à sa place, les opérations qu'il aurait reçu mandat d'accomplir, le transporteur se substituerait cette personne qui deviendrait ainsi le mandataire des destinataires.

Et contre ce *mandataire* que se serait ainsi *substitué* le transporteur, les destinataires, en vertu de l'article 1994 du Code civil, auraient un droit d'action directe. Quant au transporteur, il n'aurait plus, en vertu du même article, à répondre, à l'égard des destinataires, de la conservation des marchandises qu'il aurait remises à son substitué à la condition que ce dernier ne soit pas, toutefois, une personne notoirement incapable et insolvable.

Pour d'autres (6), plutôt que d'admettre avec difficulté que, par la clause de déchargement d'office, les destinataires donnent mandat au transporteur de réceptionner leurs marchandises au port d'arrivée alors que, comme transporteur, il doit les leur délivrer au même moment, il serait plus exact de considérer qu'en se conformant à la clause de déchargement d'office, le *transporteur gère les affaires* des destinataires et que ces derniers, en poursuivant directement l'acconier consignataire de la cargaison avec lequel le transporteur a contracté pour leur compte, ratifient la gestion du transporteur et confirment sa libération.

Pour certains, enfin (7), il ne serait point nécessaire de voir un mandat dans la clause de déchargement d'office ou une gestion d'affaires dans le fait, pour le transporteur, de se conformer à cette clause. En contractant avec une personne de son choix, pour qu'elle exécute les opérations qui

(5) Cour d'Aix, 5 juin 1913, R.I.D.M. XXIX, p. 370, note Mingardon; Trib. Comm. Seine, 23 septembre 1921, R.I.D.M. XXXIII, p. 842; Trib. Comm. Seine, 25 avril 1936, Dor. Sup. 14, p. 310.

(6) Rennes, 13 avril 1920, R.I.D.M. XXXIII, p. 353.

(7) Cass. Req. 31 décembre 1940, S. 1941, I, 69; Cour d'Appel de Gênes, 8 juin 1926, Dor. 15, p. 482; Cour de Tunis, 15 juin 1948, D.M.F. 1949, p. 102. — de Juglart : « Le statut juridique de l'acconier », J.C.P. 1949, 749.

incombent aux destinataires, le transporteur stipulerait, au profit de ces derniers, la prise en charge, la conservation et la remise de leurs marchandises, de telle sorte que, bénéficiaires de la stipulation, les destinataires se trouveraient avoir un droit d'action, directe contre le promettant, en l'espèce l'acconier consignataire de la cargaison. Et cette *stipulation pour autrui* serait parfaitement valable, puisque le transporteur y trouverait son intérêt dans le fait qu'il serait libéré de son obligation de conservation.

Si ces trois explications ne manquent pas d'être séduisantes et si elles ont le mérite de donner satisfaction à leurs auteurs quant aux effets qu'elles font produire à la clause de déchargement d'office et qui sont bien ceux qu'ils recherchent, elles sont cependant toutes les trois inacceptables.

Comme l'a fort bien montré M. Wolff (8) en ce qui concerne la première, l'application de l'article 1994 du Code civil suppose que deux conditions soient remplies. D'une part, il faut qu'il existe un contrat de mandat, d'autre part, il faut que ce soit, dans l'objet même de ce mandat, que le mandataire se substitue un tiers. Or, dans le cas du déchargement d'office, que nous étudions actuellement, aucune de ces deux conditions n'est remplie.

Il n'est effectivement pas possible d'admettre que la clause de déchargement d'office donne mandat au transporteur de réceptionner, pour le compte des destinataires, les marchandises qu'il doit leur délivrer.

Le transporteur ne saurait, en effet, se délivrer à lui-même les marchandises qu'il a transportées, car tout dol et toute faute lourde de sa part se trouveraient couverts par une telle délivrance. De plus, il se libérerait ainsi de son obligation de conservation jusqu'à délivrance, laquelle deviendrait alors purement facultative.

Le seul mandat que contienne la clause de déchargement d'office, est celui donné au transporteur par les destinataires, de choisir une personne qui assure au port de destination, la réception, le déchargement et la conservation de leurs marchandises. L'objet du mandat de la personne avec laquelle le transporteur doit contracter étant de s'acquitter des fonctions de consignataire de la cargaison et étant, par conséquent, profondément différent de l'objet du mandat du transporteur qui est de contracter avec elle, il en résulte que même si la personne que le transporteur a choisie, a (comme lui), du fait de ses fonctions, la qualité

(8) Wolff : « Le contrat d'acconage et le principe de l'unité du transport maritime », D.M.F. 1951, p. 315.

de commissionnaire agissant pour le compte des destinataires, elle ne saurait, en tout cas, être regardée comme lui étant substituée.

La première explication doit donc être rejetée.

Quant à la seconde, elle n'est pas plus exacte que la première.

On ne peut, en effet, considérer l'immixtion d'un individu dans les affaires d'autrui comme une gestion d'affaires que si cette immixtion répond à un certain nombre de conditions (9).

Il faut, tout d'abord, qu'elle soit spontanée et imprévue. Or, en l'occurrence, le fait que le transporteur décharge d'office les marchandises des destinataires n'a rien d'imprévu pour ces derniers puisque, avec le transporteur, ils ont précisément envisagé et réglé cette hypothèse par l'insertion d'une clause au contrat d'affrètement.

L'immixtion doit, d'autre part, être faite en vue de rendre service au maître des affaires que l'on entend gérer et ne doit pas avoir pour cause la seule satisfaction des intérêts de son auteur.

Or, lorsque le transporteur procède au déchargement d'office des marchandises, il n'entend pas rendre service à leurs destinataires absents.

S'il n'avait pas reçu, en effet, de par l'insertion de la clause de déchargement d'office au contrat d'affrètement, la faculté de procéder au débarquement des marchandises aux frais et risques de leurs destinataires, il serait tenu de les débarquer et de les conserver à ses risques jusqu'à leur délivrance effective.

En profitant de la faculté qui lui a été accordée, le transporteur n'entend donc agir que dans son propre intérêt et son immixtion ne saurait donc être assimilée, en aucune manière, à une gestion d'affaires.

Quant à la troisième explication qui consiste à voir une stipulation pour autrui dans le fait pour le transporteur de charger une personne de réceptionner, de débarquer et de conserver les marchandises pour le compte de leurs destinataires, elle est également inacceptable.

Il est, en effet, généralement admis que, conformément à l'article 1165 du Code civil, une stipulation pour autrui ne saurait imposer la moindre charge au tiers qui en bénéficie (10).

(9) Rouast : « Cours de Droit civil ». Licence 2<sup>e</sup> année, 1944-1945. Chapitre II, p. 118, 119, 120. — Picard : « Revue trimestrielle de Droit civil », 1921-1922.

(10) Rouast : ouvrage cité, p. 199, par. 2, alinéa 2.

Or, loin de bénéficier du contrat que passe le transporteur avec la personne qu'il charge de travailler pour leur compte, les destinataires en supportent, au contraire, tout le poids, puisqu'il s'agit, pour eux, d'un contrat qui, par définition, doit être exécuté à leurs frais et risques (11).

Nous voyons ainsi que les auteurs et les tribunaux (12) qui considèrent que la clause de déchargement d'office doit avoir pour effet de permettre au transporteur de choisir, en l'absence des destinataires, une personne qui remplisse à la fois, pour le compte de ceux-ci, les fonctions d'acconier et celles de consignataire de la cargaison, ne parviennent pas, sur le plan juridique, à expliquer que la clause de déchargement d'office puisse avoir un tel effet.

Si l'on s'efforce de rechercher la cause de leur impuissance, on s'aperçoit, qu'en fait, ils veulent faire produire à la clause de déchargement d'office un effet qu'elle ne saurait produire.

Il est effectivement impossible d'admettre que le seul fait pour le transporteur de choisir, conformément à la clause de déchargement d'office, une personne qui effectue pour le compte des destinataires les opérations mises par le contrat à leur charge, confère à cette personne le pouvoir de « réceptionner » les marchandises au nom de leurs destinataires.

Une personne ne saurait, en effet, agir en qualité de consignataire de la cargaison sans en avoir reçu le pouvoir, lequel ne saurait résulter que de la remise par les destinataires, aux mains de cette personne, des connaissements représentatifs de leurs marchandises (13).

On ne voit pas, d'ailleurs, comment, pratiquement, une personne pourrait réceptionner des marchandises sans avoir en sa possession les connaissements, seules pièces pouvant lui permettre de constater les avaries, de faire le compte des manquants et de formuler, en temps utile, les réserves nécessaires à la conservation des recours des destinataires.

Or, le transporteur qui, conformément à la clause de déchargement d'office, choisit une personne pour qu'elle agisse pour le compte des destinataires, ne lui remet pas et ne saurait lui remettre les connaissements qui sont aux mains des destinataires.

(11) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1583-1584, p. 492.

(12) Voir *supra* note 4 p. 133.

(13) Note sous l'arrêt de Rabat, 19 février 1924, intitulée : « Comment l'acconier, même en l'état de la clause sous palan, n'est pas, à tous points de vue, le mandataire du réceptionnaire », Dor. 7, p. 361. — Bérard : « Les entreprises de manutention ». Thèse Aix 1950, dact. p. 238, imprimée p. 189.

Cette personne ne saurait donc agir, à l'égard du transporteur et pour le compte du destinataire, en qualité de consignataire de la cargaison.

Les destinataires pourraient, certes, adresser à cette personne, dès qu'elle est choisie, leurs connaissements et lui conférer ainsi la qualité de consignataire de la cargaison. Mais ils ne le font pratiquement jamais (14).

Et cela ne saurait empêcher que l'insertion au contrat d'affrètement de la clause de déchargement d'office, de même que le fait pour le transporteur de profiter de la faculté que lui accorde cette clause, ne sauraient avoir pour effet de conférer à la personne choisie par le transporteur, la qualité de consignataire de la cargaison.

Quand on examine, d'ailleurs, le texte des clauses de déchargement d'office qui sont, le plus souvent, insérées dans les contrats d'affrètement, on ne voit jamais qu'il soit question, pour le transporteur, de choisir au port de débarquement, et en l'absence des destinataires, une personne qui, pour le compte de ces derniers, « réceptionne » les marchandises. Les clauses de déchargement d'office donnent seulement au transporteur la faculté de choisir un acconier ou un dépositaire qui effectue le déchargement et conserve les marchandises aux frais et risques des destinataires (15).

(14) Bérard : ouvrage cité, dact. p. 237, imprimé p. 188. — Trib. Sup. Hanséatique, 24 octobre 1905, R.I.D.M. XXI, p. 492.

(15) Bérard : ouvrage cité, dact. p. 237, imprimé p. 188. — V. *supra*, note 2, p. 131.

## CHAPITRE II

### COMMENT LA CLAUSE DE DECHARGEMENT D'OFFICE PEUT LIBERER LE TRANSPORTEUR DE SON OBLIGATION DE CONSERVER LES MARCHANDISES AVANT LEUR DELIVRANCE AUX DESTINATAIRES

Si la personne que le transporteur choisit, en vertu de la clause de déchargement d'office, ne peut agir comme consignataire de la cargaison, on est obligé d'admettre que, par la remise des marchandises qu'il lui fait, le transporteur ne s'acquitte pas de son obligation de délivrance, qu'il en demeure, par conséquent, tenu à l'égard des destinataires et que, par suite, il ne met pas un terme au contrat de transport maritime (16).

Si, ainsi, le transporteur demeure tenu de la délivrance et si la remise des marchandises qu'il fait à une personne de son choix ne met pas fin au contrat de transport, la question se pose alors, si l'on veut que la clause de déchargement d'office ait une utilité quelconque, de savoir si le transporteur peut ne pas être tenu de continuer à veiller à la conservation des marchandises qu'il remet et comment ces dernières peuvent se trouver ainsi mises aux risques des destinataires.

Pour pouvoir répondre à cette question délicate, il nous paraît nécessaire d'examiner, au préalable, en quoi consiste exactement la délivrance des marchandises aux destinataires.

Si l'on se reporte aux rares études doctrinales et aux quelques décisions de jurisprudence qui se sont efforcées de préciser ce qu'il fallait entendre par délivrance, on voit

(16) Paris, 30 avril 1928, Dor. Sup. 6, p. 394.

qu'elle est un acte juridique (17) par lequel non seulement le transporteur s'acquitte de son obligation à l'égard des destinataires en les mettant en possession des marchandises qu'il a reçues, mais encore par lequel les destinataires reconnaissent que le transporteur s'est effectivement acquitté de son obligation à leur égard; qu'en fait, la délivrance comprend plusieurs opérations, qu'elle ne consiste pas uniquement dans la mise des marchandises en possession des destinataires, mais qu'elle laisse à ces derniers la possibilité de vérifier si les marchandises mises en leur possession sont bien, quant à leurs marques, leur nombre, leur poids, leur nature et leur état, celles que le transporteur devait leur remettre et qu'elle n'est enfin réalisée que, lorsqu'après vérification, les destinataires remettent au transporteur leurs connaissements accomplis ou toute autre décharge (18).

Il apparaît, d'autre part, qu'étant donné que les trois opérations que comporte la délivrance (19), à savoir : la remise des marchandises en possession des destinataires, la vérification par ces derniers de leurs marchandises et le fait, pour eux, de donner une décharge au transporteur, sont distinctes, il n'est nullement nécessaire qu'elles soient effectuées simultanément, que si, toutefois, elles le sont presque toujours, c'est en raison des fins de non-recevoir quant aux protestations et aux réserves des destinataires que le législateur a établies dans l'article 435 du Code de Commerce et dans l'article 8 de la loi du 2 avril 1936.

Les destinataires sont, en effet, tenus de formuler leurs réserves contre le transporteur, sous peine de fin de non-recevoir, dans de très courts délais qui partent tous de la remise des marchandises que leur fait le transporteur, si bien que, pratiquement, ils doivent procéder aux opérations de vérification, formuler leurs réserves ou donner décharge dans le temps même où ils reçoivent leurs marchandises.

Il y a toutefois lieu de noter que ce n'est pas la mise, par le transporteur, des marchandises en possession des destinataires qui fait, par elle-même, courir à l'encontre de ceux-ci, les délais des fins de non-recevoir, mais le fait pour les destinataires d'appréhender personnellement, ou par l'intermédiaire d'un mandataire, leurs marchandises (20).

(17) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1565, p. 476.

(18) Cass. Civ., 3 juillet 1922, Dor. I, p. 356; Rennes, 21 janvier 1924, Dor. Sup. 2, p. 274; Aix, 21 juin 1950, R.C.M. Marseille 1950, p. 67.

(19) Bernardin : « La constatation des avaries et la conservation des recours contre le transporteur », chronique Dor. 35, p. 1 à 15. — Note sous arrêt Rabat, précitée, Dor. 7, p. 361.

(20) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1835, p. 731, n° 1835 bis, p. 732 et note 3.

Si bien que si, au lieu de remettre les marchandises à la personne même des destinataires ou à celle d'un de leurs mandataires, le transporteur les remet à une personne qui les détient pour leur compte, sans être leur mandataire, un acconier, par exemple, ou un dépositaire, les délais des fins de non-recevoir ne courent pas à l'encontre des destinataires (21); ceux-ci ne sont pas alors tenus de procéder immédiatement à la vérification de leurs marchandises. Et un certain laps de temps peut, par suite, s'écouler entre la remise des marchandises faite par le transporteur agissant pour le compte des destinataires et les autres opérations de délivrance.

Si, après avoir approfondi la notion de délivrance, nous en revenons à la question que nous nous posions, à savoir si, avant que la délivrance ne soit accomplie le transporteur peut ne plus être tenu de conserver les marchandises qu'il a remises à une personne qui agit pour le compte des destinataires, nous voyons qu'il est aisé d'y répondre.

En effet, par la remise qu'il fait des marchandises à une personne qui les détient pour le compte des destinataires, le transporteur s'acquitte de son obligation de mise des marchandises en possession de leurs destinataires (22) et il accomplit ainsi l'une des opérations que comporte, comme nous venons de le voir, « la délivrance » à laquelle il est tenu.

Comme, d'autre part, les délais des fins de non-recevoir ne courent pas, un laps de temps indéterminé peut s'écouler entre la remise par le transporteur des marchandises à la personne qui les détient pour le compte des destinataires, et les autres opérations de délivrance, il est clair que, pendant ce laps de temps, les marchandises se trouvent aux risques des destinataires puisqu'elles sont en leur possession et que le transporteur n'est plus tenu de veiller à leur conservation, et cela bien que la délivrance ne soit pas encore complètement accomplie.

Le transporteur a donc la possibilité, avant que le contrat de transport n'ait pris fin, de remettre les marchandises qu'il doit délivrer aux destinataires, à une personne agissant pour le compte de ceux-ci, à la condition, toutefois, qu'elle ne soit pas leur mandataire et, par cette remise, il se

(21) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1835, p. 731, et notes 5 et 6. — Note sous arrêt Rabat précitée, Dor. 7, p. 361. — Marseille, 3 décembre 1889, R.I.D.M. V, p. 517. — Le Havre, 5 septembre 1917, R.I.D.M. XXXI, p. 116. — Rennes, 13 avril 1920, R.I.D.M. XXXII, p. 353.

(22) Planiol et Ripert : « Traité élémentaire de Droit civil » 1942, Tome I, n° 2811, p. 297.

trouve alors libéré de son obligation de garder lesdites marchandises, celles-ci étant désormais aux risques des destinataires (23).

Et, dans ces conditions, la clause de déchargement d'office qui, comme nous l'avons vu, exige, pour être d'une quelconque utilité, que le transporteur puisse, avant que la délivrance ne soit réalisée, se libérer de son obligation de conserver les marchandises, peut donc être insérée avec efficacité dans les contrats d'affrètement.

Etant donné les conditions dans lesquelles le transporteur peut se libérer, avant délivrance, de son obligation de conservation des marchandises, et le but que poursuivent les parties par l'insertion au contrat d'une clause de déchargement d'office, on voit qu'il faut, pour que la libération recherchée soit possible, que la personne que choisit le transporteur pour prendre en charge, à sa place, les marchandises, agisse pour le compte des destinataires sans être, toutefois, leur mandataire.

Il faut donc que la clause de déchargement d'office donne mandat au transporteur de conclure, au nom des destinataires, un contrat avec une personne de son choix, et que le contrat passé avec cette personne ne soit pas un contrat de mandat ou de commission.

Etant donné que le seul contrat de mandat que pourrait conclure le transporteur serait un contrat de consignation de la cargaison, mais qu'il est impossible d'admettre que la clause de déchargement d'office donne mandat au transporteur de conclure un tel contrat, les contrats dont la clause de déchargement d'office prévoit généralement la conclusion étant, à défaut de contrats de dépôt, des contrats d'acconage, et ces derniers n'étant pas, par conséquent, des contrats de mandat, il suffira donc, pour que la clause de déchargement d'office réponde au but recherché par les parties, que l'on puisse l'analyser comme donnant mandat au transporteur de conclure un contrat d'acconage avec une personne de son choix au nom des destinataires.

Comme les opérations qu'en vertu de la clause de déchargement d'office, le transporteur doit faire accomplir par un tiers pour le compte des destinataires, ne sont pas des opérations mises à sa charge par le contrat d'affrètement, étant donné qu'il s'agit d'opérations de manutention, de gardiennage, ou de garde postérieures à la remise par le transporteur des marchandises aux destinataires, qu'il s'agit, par conséquent, d'opérations étrangères au contrat de trans-

(23) Note sous arrêt Rabat, précitée, Dor. 7, p. 361.

port maritime proprement dit, nous pensons, avec un certain nombre d'auteurs et de tribunaux, que les destinataires peuvent parfaitement donner mandat au transporteur de les faire accomplir par une personne de son choix et que rien ne s'oppose à ce que l'on considère que, par la clause de déchargement d'office, les destinataires donnent un tel mandat au transporteur (24).

(24) Jauffret : « L'intervention de l'acconier lors de la réception des marchandises transportées par mer », D.M.F. 1951, p. 370, al 1. — Marseille, 13 février 1951, R.C.M. Marseille 1951, p. 15.

### CHAPITRE III

#### PRINCIPAUX EFFETS DE LA CLAUSE DE DECHARGEMENT D'OFFICE

S'il ne fait pas l'ombre d'un doute qu'une clause de déchargement d'office peut être valablement et utilement insérée dans un contrat de transport maritime, il importe, toutefois, de ne pas se méprendre sur ses effets.

Pratiquement, chaque fois qu'en vertu d'une telle clause, un transporteur procédera, en l'absence des destinataires, au déchargement d'office des marchandises, les conséquences qui en résulteront pour les parties au contrat de transport, comme pour la personne qui interviendra pour le compte des destinataires, seront les suivantes :

L'aconier ou le dépositaire choisi par le transporteur, en vertu de la clause, n'aura pas, comme l'a très justement fait remarquer M. Jauffret (25), « mandat de réceptionner » les marchandises qui lui seront remises par le transporteur. Il devra « se borner » à les recevoir « matériellement », à les manutentionner ou à les garder, pour le compte des destinataires, et il n'aura pas, comme un consignataire de la cargaison, à réserver les recours des destinataires et à donner décharge au transporteur pour leur compte.

Le fait pour lui de recevoir les marchandises mettra fin à la responsabilité du transporteur (26), mais le contrat de transport n'en sera pas pour autant terminé et ce dernier ne prendra fin que lorsque les destinataires auront pu prendre « effectivement possession » de leurs marchandises soit par eux-mêmes, « soit par un mandataire dûment habilité : transitairé par exemple ».

Le fait pour lui d'avoir contracté avec le transporteur

(25) Jauffret : chronique citée, D.M.F. 1951, p. 372 à 377.

(26) Trib. Civil de Tunis, 5 avril 1952, D.M.F. 1953, p. 44.

agissant comme mandataire des destinataires fera que ces derniers auront contre lui « une action directe et contractuelle » (27).

Comme acconier et, par conséquent, comme entrepreneur, il sera tenu de livrer aux destinataires « les marchandises qu'il aura reçues du bord, dans l'état où elles lui auront été remises ». Son obligation de garde ne sera donc qu'une obligation de résultat (27).

Comme dépositaire, il sera tenu comme un dépositaire (26).

N'étant pas partie au contrat de transport maritime, et n'agissant pas non plus pour le compte du transporteur, l'acconier ou le dépositaire ne pourra pas profiter des clauses des connaissements (26-28).

Et la prescription des actions que les destinataires pourront intenter contre lui, entrepreneur ou dépositaire salarié, sera la prescription trentenaire (26).

Enfin, dans le cas où des dommages ou des manquants qui leur seraient reprochés, ne seraient pas leur fait, pour rapporter la preuve qu'ils se sont produits soit au cours du transport, soit au cours des opérations d'acconage ou de garde, l'acconier ou le dépositaire, comme le transporteur, pourront produire et opposer aux destinataires « l'état différentiel » qu'ils auront contradictoirement et régulièrement dressé lorsqu'ils se seront transmis les marchandises (29).

Et il et à noter que, s'il ne peut pas produire l'état différentiel ou toute autre pièce en tenant lieu, le transporteur aura à répondre de tous les dommages ou manquants qui se seront produits non seulement au cours du transport maritime, mais également pendant les opérations d'acconage ou de garde (30).

Le transporteur sera, de toutes façons, responsable à l'égard des destinataires, comme tout mandataire, des fautes qu'il aura pu commettre et de dommages qu'il aura pu leur causer dans l'accomplissement de son mandat.

(27) Cassation Civile, 21 octobre 1952, D.M.F. 1953, p. 73.

(28) Trib. Comm. du Havre, 16 juillet 1951, D.M.F. 1952, p. 265.

(29) Trib. Comm. Seine, 7 novembre 1951, D.M.F. 1952, p. 494.

(30) Trib. Comm. Seine, 22 novembre 1951, D.M.F. 1952, p. 494.



## TITRE IX

### CONSIGNATAIRE AGISSANT A LA FOIS POUR LE COMPTE DU TRANSPORTEUR ET POUR CELUI DES CHARGEURS OU DES DESTINATAIRES

Un certain nombre d'auteurs (1) pensent que l'un des effets de la clause de déchargement d'office peut être de faire du consignataire du navire le consignataire de la cargaison.

Nous avons vu que la clause de déchargement d'office ne pouvait avoir pour effet de faire de la personne choisie par le transporteur, un consignataire de la cargaison (2). Elle ne saurait donc faire du consignataire du navire, le consignataire de la cargaison, et elle peut, tout au plus, en faire l'acconier ou le dépositaire des destinataires.

Ce *cumul des fonctions de consignataire du navire et d'acconier des destinataires* nous paraît possible, et nous pensons qu'il doit être admis.

En dehors de la clause de déchargement d'office, le cas peut se présenter d'un consignataire qui recevrait à la fois mandat du transporteur et mandat des chargeurs ou des destinataires d'agir pour leur compte.

S'il s'agit pour le consignataire d'accomplir certains actes juridiques au nom du transporteur et d'autres actes au nom des chargeurs ou des destinataires, le cumul des fonctions de consignataire du navire et de consignataire de la cargaison est certainement possible, et il doit être admis.

Mais, s'il s'agit pour le consignataire d'agir à la fois comme mandataire des chargeurs ou des destinataires pour

(1) Ripert : « Droit Maritime », 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1526, p. 436.

(2) V. *supra* p. 135.

l'accomplissement d'un même acte juridique, nous pensons que le cumul ne doit être admis qu'à la condition que chaque mandant en soit informé et l'accepte.

Sinon, le consignataire qui se livrerait à un tel cumul accomplirait peut-être un acte valable, mais commettrait certainement une faute à l'égard de ses mandants.

Il y a lieu, enfin, de noter qu'au point de vue du régime juridique, auquel il doit être soumis, le fait pour un consignataire d'agir, à la fois pour le compte du transporteur et pour celui des destinataires, ne pose aucun problème si ce n'est celui du cumul des fonctions d'acconier et de consignataire que nous avons déjà résolu.

## TITRE X

### ACCONIER AGISSANT A LA FOIS POUR LE COMPTE DU TRANSPORTEUR ET POUR CELUI DES CHARGEURS OU DES DESTINATAIRES

Un acconier peut-il agir à la fois pour le compte du transporteur et pour le compte des chargeurs ou des destinataires ?

Il n'apparaît pas qu'il puisse agir ainsi à l'occasion d'une même opération d'acconage, cette opération étant obligatoirement faite, soit pour le compte des chargeurs ou des destinataires, soit pour le compte du transporteur.

Mais, s'il s'agit pour l'acconier d'effectuer des opérations différentes, les unes pour le compte du transporteur, et les autres pour le compte des chargeurs ou des destinataires, nous pensons qu'on peut répondre par l'affirmative à la question posée.

En tout cas, il n'est pas de problème qui se pose quant au régime juridique de cet acconier.



## TITRE XI

### LE REGIME JURIDIQUE DES ACCONIER A MONOPOLE ET DES WHARFS

Il est des acconiers qui disposent, dans certains ports, d'un monopole de droit ou de fait. Ce sont généralement de très grosses entreprises qui, en raison de l'importance des installations qu'elles ont été amenées à faire pour exercer leur industrie, ont obtenu de véritables concessions.

Les wharfs sont généralement des acconiers à monopole. Ils se caractérisent par le fait qu'ils desservent généralement des ports ou des régions côtières inaccessibles aux navires de mer qui doivent opérer en rade foraine.

Si bien qu'ils doivent aller chercher ou conduire les marchandises sous les palans du navire au moyen de chaulands ou d'allèges.

Au débarquement, les marchandises sont, après désarimage, déposées sur allèges par les moyens du bord, puis conduites jusqu'à des quais ou des appontements où, une fois hissées à terre, elles sont de nouveau transportées par des moyens divers, et souvent par voie ferrée, jusqu'à des magasins ou emplacements parfois distants de plusieurs kilomètres où elles sont enfin déposées jusqu'à délivrance.

A l'embarquement, les opérations sont les mêmes, mais en sens inverse.

Il est certain qu'au cours de ces opérations les marchandises sont exposées à des risques beaucoup plus nombreux et beaucoup plus grands que lorsqu'elles sont déchargées de bord à quai, ou vice versa, dans des ports parfaitement équipés.

Pour certains auteurs et tribunaux, étant donné que les marchandises qu'ils prennent en charge sont principalement

exposées à des risques de mer, les wharfs devraient bénéficier du statut juridique du transporteur maritime (1).

Personnellement, nous ne pensons pas qu'il soit possible d'assimiler un wharf à un transporteur maritime et, d'une façon générale, à un transporteur, pour les mêmes raisons que celles qui nous empêchent de voir dans l'acconier un transporteur terrestre ou maritime (2).

En réalité, nous pensons que le wharf est un acconier (3) alors même que les opérations de déplacement de la marchandise seraient beaucoup plus importantes que dans l'acconage classique (4).

Et s'il doit bénéficier d'un statut juridique particulier, cela nous paraît être dû uniquement au fait qu'il jouit d'un monopole. Nous estimons, par conséquent, que quant au régime juridique, il y a lieu d'assimiler les wharfs et les acconiers à monopole.

Le fait qu'un acconier jouisse d'un monopole a pour conséquence certaine que son intervention s'impose aussi bien au transporteur qu'aux chargeurs ou aux destinataires qui n'ont pas lieu de le choisir (5).

Néanmoins, étant donné que ce n'est pas le transporteur qui choisit le port de chargement ou de déchargement, il semble que l'intervention de l'acconier s'impose plus au transporteur qu'aux chargeurs ou aux destinataires, et il semble qu'il ne soit, en tout cas, pas possible d'admettre que l'acconier à monopole agisse pour le compte du transporteur.

Pour les opérations de débarquement, il n'apparaît pas non plus possible d'admettre, à moins qu'il ne soit en possession des connaissements et que la délivrance puisse avoir lieu sous les palans du navire, que l'acconier à monopole ou le wharf agisse en qualité de consignataire de la cargaison.

Aussi, la seule solution possible nous paraît être de considérer l'acconier à monopole ou le wharf comme un acconier (6) intervenant pour le compte des chargeurs ou

(1) Trib. Comm. Havre, 19 juin 1950, D.M.F. 1951, p. 28. — Roussel : « Le statut juridique des wharfs », D.M.F. 1951, p. 419.

(2) Trib. Comm. Havre, 16 janvier 1951, D.M.F. 1952, p. 101.

(3) Trib. Comm. Marseille, 10 mai 1950, D.M.F. 1951, p. 182; Trib. Comm. Marseille, 27 octobre 1950, R.C.M. Marseille 1950, p. 77; Trib. Comm. Bordeaux, 13 mars 1950, D.M.F. 1951, p. 35; Cour d'Aix, 19 novembre 1924, Dor. Sup. 3, p. 51. — Ripert : « Droit Maritime » 4<sup>e</sup> éd. Tome II, n° 1488 *ter*, p. 403.

(4) Trib. Comm. Havre, 10 novembre 1949, D.M.F. 1950, p. 387; Cour Cass. Royaume Italie, 10 octobre 192., Dor. 11, p. 313, Somm.

(5) Roussel : chronique précitée, D.M.F. 1951, p. 422, al. 2.

(6) Trib. Comm. Dunkerque, 8 juin 1953, D.M.F. 1953, p. 523.

des destinataires (7) avant délivrance, comme si une clause de déchargement d'office avait été insérée au connaissement.

Dans la pratique, les transporteurs veillent d'ailleurs à ce qu'une telle clause soit insérée. Mais, nous pensons que même si elle ne l'était pas, on devrait considérer qu'elle est tacite et que les chargeurs et les destinataires ont accepté que l'acconier à monopole agisse pour leur compte.

Les conséquences en seront que le contrat de transport ne prendra pas fin par la remise des marchandises à l'acconier à monopole ou au wharf, mais seulement lors de leur délivrance aux destinataires (8); que ces derniers auront une action directe contre l'acconier à monopole ou le wharf pour réclamer leurs marchandises, que les destinataires pourront, en prenant effectivement possession de leurs marchandises, formuler valablement des réserves à l'encontre du transporteur, et que les actions qu'ils pourront avoir à intenter contre lui ne seront pas prescrites; qu'enfin, le transporteur n'aura plus à répondre, à l'égard des destinataires, de la conservation des marchandises qu'il aura remises au wharf ou à l'acconier à monopole qui lui en aura valablement délivré reçu pour le compte des destinataires (9); qu'enfin, l'acconier ou le wharf sera délictuellement responsable, à l'égard du transporteur, des dommages qu'il pourrait lui causer.

Il n'apparaît pas non plus possible d'admettre que l'acconier à monopole agisse, au débarquement, en qualité de consignataire de la cargaison, dans la mesure tout au moins où il n'est pas porteur des connaissements. Et ce n'est qu'à l'embarquement qu'il semble devoir agir comme consignataire de la cargaison et comme acconier des chargeurs.

La solution que nous proposons pour le débarquement des marchandises est, dans ses conséquences, celle que préconise une partie de la doctrine et de la jurisprudence. Elle n'avantage peut-être pas les wharfs et les acconiers à monopole, mais on ne saurait, en tout cas, en concevoir une autre qui soit plus équitable.

(7) Trib. Comm. Anvers, 1<sup>er</sup> mars 1932, *Dor.* 29, p. 55. *Somm.*; Trib. Comm. Bordeaux, 13 mars 1951, *D.M.F.* 1951, p. 35, *Somm.*; Trib. Comm. Le Havre, 10 novembre 1949, *D.M.F.* 1950, p. 387; Trib. Comm. Le Havre, 16 janvier 1951, *D.M.F.* 1952, p. 101; Cour d'Appel de Rouen, 19 juin 1952, *D.M.F.* 1953, p. 78.

(8) Trib. Comm. Seine, 17 janvier 1952, *D.M.F.* 53, p. 101.

(9) Trib. Comm. Seine, 31 mai 1951, *D.M.F.* 1952, p. 383; Trib. Comm. Havre, 14 septembre 1951, *D.M.F.* 1952, p. 159; Trib. Comm. Havre, 4 décembre 1951, *D.M.F.* 1953, p. 44.

Vu,

*Le Président de la thèse :*

J. HAMEL.

Vu,

*Le Doyen de la Faculté de Droit  
de Paris :*

JULLIOT DE LA MORANDIERE.

Vu et permis d'imprimer,

*Le Recteur de l'Académie de Paris :*

J. SARRAILH.

## BIBLIOGRAPHIE

---

### OUVRAGES DE DOCTRINE

#### *Par Noms d'Auteurs*

- AUBRUN (H.): *Les Transports de Marchandises par Mer*. Paris, Dalloz 1938.
- BARBEY (C.): *Les Agents Terrestres de la Navigation Maritime*. Paris, Sirey 1947.
- BAYSSIÈRE (R.): *Le Droit Commercial Maritime du Maroc Français*. Thèse Bordeaux, 1934.
- BÉRARD (G.): *Les Entreprises de Manutention*. Thèse Aix, 1950.
- BERNARDIN (F.): *La Constatation des Avaries et la Conservation des Recours contre le Transporteur*. Chronique, Dor 35.
- BONAN (J.): *L'Acconier Dépositaire*. Chronique à la Gazette des Tribunaux du Maroc, 1942.
- BONNECASE (J.): *Traité de Droit Commercial Maritime*. Paris, Sirey 1923.
- Mlle CHAUDAUDRET (J.): *La Responsabilité du Transporteur Maritime*. Thèse Paris, 1939.
- CHRIST (R.): *De la Responsabilité du Transporteur Maritime*. Thèse Paris, 1943.
- CORDONNIER (G.E.): Article. Revue des Sociétés, 1948.
- DALLANT (R.): *La Notion de Préposé*. Thèse Poitiers, 1927.
- DONNAT (F.): *De la Responsabilité du Transporteur et des cas exceptés*. Chronique. Journal de la Marine Marchande, 1951.
- EMO (P.): *Les Transports des Vins d'Algérie par Navire-Citerne*. Chronique. D.M.F., 1950.
- FRAIKIN (G.): *Le Problème de la Responsabilité du Transporteur depuis la loi du 2 avril 1936*. Thèse Paris, 1944.
- GOVARE (J.-P.): Article dans la « Semaine », journal hebdomadaire d'assurances, 1948.
- DE GRANDMAISON (J.): *Le Contrat de Transport Maritime*. Chronique D.M.F., 1951.
- HARALAMBIDIS (T.A.): *La Loi Française du 2 avril 1936 et les Chartes-Parties*, extrait de la revue « Il Diritto Marittimo Guigno », 1939.
- JAUFFRET (E.): *L'intervention de l'Acconier lors de la Réception des Marchandises*. Chronique D.M.F., 1951.
- JOSSERAND (L.): *Les Transports*, 2<sup>e</sup> édition. Paris, Rousseau 1926.
- DE JUGLART (M.): *Le Statut Juridique de l'Acconier*. Chronique J.C.P., 1949.
- LALOU (H.): *La Responsabilité Civile*. 4<sup>e</sup> édition. Paris, Dalloz 1949.
- LAMY (L.): *Guide Pratique des Transports*. Paris, Sirey 1924.
- LAVERGNE (L.): *Les Transports par Mer*. Paris, René Moreux et Cie.
- LYON-CAEN et RENAULT: *Traité de Droit Commercial*. Tome V, 5<sup>e</sup> édition, Paris. Lib. Gén. Droit et Jurisprudence, 1932.
- MARAIS (G.): *Du Statut des Chartes-Parties sous l'Empire de la Convention Internationale du 25 août 1924*. Chronique Dor 40.

- MARAIS (G.): *Les Transports de Marchandises par Mer et la Jurisprudence*. Loi du 2 avril 1936. Paris. Lib. Gén. Droit et Juris., 1948.
- MARAIS (G.): Article. *Revue Pratique de Législation et de Jurisprudence*. 1937.
- MAZEAUD (H. et L.): *Traité Théorique et Pratique de la Responsabilité Civile*. Tomes I et II. Paris, Sirey 1947-1950.
- MAZEAUD (H.): *Cours de Droit Civil Approfondi*. 1946-1947.
- MARTIN DE LA MOUTTE (J.): *L'Acte Juridique Unilatéral*. Thèse Toulouse, 1949.
- PICARD (M.): Article. *Revue Trimestrielle de Droit Civil*. 1921-1922.
- PLANIOL et RIPERT: *Traité Élémentaire de Droit Civil*. Paris. Lib. Gén. Droit et Juris. Tomes I, 5<sup>e</sup> édition 1950, et II, 4<sup>e</sup> édition 1952.
- POTHIER: *Œuvres complètes*. Edition Bugnet. Tome V. 1890.
- PRODROMIDÈS (M.): *Chronique Dor*. 37.
- RIPERT (G.): *Droit Maritime*, 3<sup>e</sup> éd. Paris Rousseau. Tomes I et II.
- RIPERT (G.): *Droit Maritime*, 4<sup>e</sup> éd. Paris Rousseau. Tomes I 1950 et II 1952.
- RIPERT (G.): *L'Ordre Economique et la Liberté Contractuelle*. Etudes Geny.
- RIPERT (G.): *Le Sectionnement du Transport Maritime*. *Chronique D.M.F.* 1950.
- RIPERT (G.): *La Responsabilité du Transporteur Maritime*. *Chronique D.M.F.* 1949.
- RIPERT (G.): *Prcis de Droit Maritime*. Paris Dalloz, 1949.
- RONDEAU: *Transports par Chartes-Parties*. Ass. Fr. Droit Maritime, 1939.
- ROUAST (A.): *Cours de Droit Civil Approfondi*. 1941-1942, 1947-1948.
- ROUAST (A.): *Cour de Droit Civil*. Licence 2<sup>e</sup> année. 1944-1945.
- ROUSSEL (M.): *Le Statut Juridique des Wharfs*. *Chronique D.M.F.* 1951.
- SAUVAGE (F.): *Manuel Pratique du Transport des Marchandises par Mer*. Paris, Lib. Gén. Droit et Juris. 1926.
- SAUVAGE (F.): *La Législation Nouvelle sur les Transports Maritimes de Marchandises*. Paris, Lib. Gén. Droit et Juris. 1937.
- SAUVAGE (F.): *La Condition Juridique des Marchandises à Terre avant Embarquement ou après Débarquement*. *Chronique D.M.F.* 1949.
- SAUVAGE (F.): *La Responsabilité du Transporteur Maritime pour les Marchandises à Quai*. *Chronique Dor*. 12.
- SAVATIER: *Traité de la Responsabilité Civile*. Tome I, 2<sup>e</sup> édition. Paris, Lib. Gén. Droit et Juris. 1951.
- SCAPEL (P.): *La Nouvelle Législation sur les Transports des Marchandises par Mer*. Paris, Sirey 1936.
- STARCK (B.): *Essai d'une Théorie Générale de la Responsabilité Civile*. Thèse Paris, 1947.
- THOMAS (A.): *Les Acconiers*. Thèse Aix, 1923.
- TUNC (A.): *Le Contrat de Garde*. Thèse Paris, 1941-1944.
- VIN-VIAL (H.): *De la Responsabilité du Transporteur Maritime et de l'Acco-nier pour les Dommages à la Marchandise à Terre*. Thèse dactyl. Aix, 1946.
- WOLFF (L.): *Le Contrat d'Acconage et le Principe de l'Unité du Transport Maritime*. *Chronique D.M.F.* 1951.

#### Par Titres d'Ouvrages

- Le Contrat de Commission*, par plusieurs auteurs. Préface J. HAMEL. Paris Dalloz 1949.
- Manuel des Transports*. Paris Dalloz 1926.
- Répertoire de Droit Civil*. Paris Dalloz.
- Travaux de la Commission de Réforme du Code Civil*. Année 1947-1948. Paris, Sirey.

#### REVUES ET RECUEILS

- D.P.: *Dalloz Périodique*.
- D.H.: *Dalloz Hebdomadaire*.
- S.: *Recueil Périodique de Jurisprudence de Sirey*.

Gaz. Pal. : *Gazette du Palais.*

Gaz. : *Gazette des Tribunaux.*

J.C.P. : *Juris-classeur Périodique ou Semaine Juridique.*

Dor. : *Revue de Droit Maritime Comparé.*

Dor. Sup. : *Le Droit Maritime Français*, supplément de la *Revue de Droit Maritime Comparé.*

D.M.F. : *Le Droit Maritime Français.*

R.I.D.M. : *Revue Internationale de Droit Maritime.*

R.C.M. Marseille : *Recueil Commercial et Maritime, Marseille.*

J.O. : *Journal Officiel.*

B.T. : *Bulletin des Transports.*

*La Semaine* : Journal hebdomadaire d'Assurances.

*Antenne.*

*Journal de la Marine Marchande.*

*L'Informateur.*

*Revue des Sociétés.*

*Gazette des Tribunaux du Maroc.*

*Revue des Ventes et des Transports.*

*Revue Pratique de la Législation et de Jurisprudence de la Seine.*

*Revue Trimestrielle de Droit Civil.*

*Revue Trimestrielle de Droit Commercial.*



## TABLE ALPHABETIQUE DES MATIERES

### A

#### ACCESSOIRE

- Définition d'une opération accessoire. .... 72

#### ACCONAGE (Contrat d')

*Acconier agissant pour le compte des chargeurs ou des réceptionnaires.*

- Objet du contrat.
  - Accomplissement des opérations d'acconage postérieures à la livraison aux destinataires ou antérieures à la prise en charge par le navire ..... 125
- Parties au contrat : chargeurs.
  - réceptionnaires. .... 126
- Régime juridique du contrat : contrat d'entreprise. .... 126
- Responsabilité contractuelle pour dommages causés aux marchandises ..... 127
- Responsabilité délictuelle de l'acconier pour dommages causés au navire ..... 126
- Tiers au contrat : transporteur. .... 126

*Acconier agissant pour le compte du transporteur maritime.*

- Contrat oral ..... 91
  - Ecrit ..... 98
- Objet du contrat ..... 71
  - Accomplissement d'actes matériels et non d'actes juridiques ..... 67 et s. 85
  - Caractère nautique ou commercial des opérations accomplies par l'acconier ..... 90
  - Caractère nécessaire des opérations que l'acconier doit accomplir ..... 72
  - La fin essentielle du contrat ne consiste pas seulement dans la garde des objets manutentionnés ni dans leur transport ..... 82 71
- Régime juridique du contrat : contrat d'entreprise. .... 94
- Réglementations proposées pour régir le contrat mais qui ne sauraient s'appliquer à celui-ci.
  - Commission ..... 86
  - Commission de transport. .... 73
  - Dépôt salarié ou garde. .... 78
  - Entreprise de déménagement. .... 72
  - Louage de services ..... 88

|                                                                                                                                                                        |       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| — Mandat .....                                                                                                                                                         | 84    |
| — Transport maritime .....                                                                                                                                             | 69    |
| — Transports successifs .....                                                                                                                                          | 74    |
| — Transport terrestre .....                                                                                                                                            | 70    |
| — Responsabilité de l'acconier.                                                                                                                                        |       |
| — Bénéfice indirect pour l'acconier des clauses limitatives ou d'exonération de responsabilité du transporteur insérées dans le connaissance ou la charte-partie. .... | 98    |
| — Caractère déterminé des obligations de conservation et de restitution qui pèsent sur l'acconier. ....                                                                | 81 97 |
| — Clauses du contrat limitatives ou d'exonération de responsabilité. ....                                                                                              | 98    |
| — Nécessité d'un préjudice subi par le transporteur.                                                                                                                   |       |
| — Responsabilité limitée à la mesure de ce préjudice. ....                                                                                                             | 98    |
| — Non responsabilité délictuelle de l'acconier à l'égard des chargeurs et des réceptionnaires. ....                                                                    | 100   |
| — Obligation pour l'acconier d'encourir une responsabilité au moins égale à celle qu'encourt le transporteur maritime du fait des opérations d'acconage. ....          | 81    |
| — Pas d'action directe aux réceptionnaires contre l'acconier. ...                                                                                                      | 100   |
| — Responsabilité contractuelle à l'égard du transporteur. ....                                                                                                         | 97    |
|                                                                                                                                                                        | et s. |
| — Responsabilité délictuelle à l'égard des tiers. ....                                                                                                                 | 99    |
| — Responsabilité pour dommages non apparents et apparents. ...                                                                                                         | 98    |
| — Tiers au contrat d'acconage : chargeurs ou réceptionnaires. ...                                                                                                      | 100   |

*Acconier choisi par le transporteur en vertu d'une clause de déchargement d'office.*

|                                                                  |     |
|------------------------------------------------------------------|-----|
| — Nature du contrat .....                                        | 142 |
| — Objet du contrat .....                                         | 144 |
| — Responsabilité contractuelle à l'égard des destinataires. .... | 145 |

## ACCONIER

*Agissant pour le compte des chargeurs ou des réceptionnaires.*

|                                                                                    |     |
|------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| — Tiers au contrat de transport ne peut bénéficier des clauses de ce contrat ..... | 127 |
| — V. Acconage.                                                                     |     |
| — V. Cumul des fonctions.                                                          |     |

*Agissant pour le compte du transporteur.*

- V. Acconage.
- V. Cumul des fonctions.

*Choisi par le transporteur en vertu d'une clause de déchargement d'office.*

- V. Acconage.

## ACCONIER A MONOPOLE

- V. Wharf.

## ACTE JURIDIQUE

|                    |    |
|--------------------|----|
| — Définition ..... | 85 |
|--------------------|----|

## ALLEGES

- V. Phase « Purement maritime ».

## APPAREILS A POCHEs

- V. Phase « Purement maritime ».

## ARRIMAGE

- Caractère commercial des opérations d'arrimage accomplies par l'acconier ..... 91
- Caractère nautique ou commercial des opérations d'arrimage..... 90

## C

### CAPITAINE

- Nature des ordres que le capitaine donne à l'acconier..... 91
- Pouvoir de commandement et de sanction disciplinaire..... 89

### CHARGEMENT — DECHARGEMENT

- Régime juridique applicable aux opérations de chargement ou de déchargement effectuées par le transporteur. .... 61

### CHARGEURS ET RECEPIONNAIRES

- Pas d'action délictuelle contre l'acconier agissant pour le compte du transporteur, car pas de préjudice direct..... 100
- Pas d'action directe car tiers au contrat d'acconage conclu pour le compte du transporteur. .... 99 100

### CLAUSE DE DECHARGEMENT D'OFFICE

- V. Acconage — Acconier choisi par le transporteur en vertu d'une clause de déchargement d'office.
- Analyse.
  - Mandat donné au transporteur de conclure un contrat d'entreprise de déchargement avec une personne de son choix non mandataire des réceptionnaires. .... 142 143
- V. Délivrance.
- Explications proposées des effets de la clause.
  - Gestion d'affaire ..... 134
  - Mandat. Mandataire substitué ..... 134
  - Stipulation pour autrui..... 135
  - Réfutation de ces explications..... 135
- Intérêt.
  - Possibilité pour le transporteur de se libérer de son obligation de garder les marchandises transportées avant la fin du contrat de transport..... 141 142
- Portée de la clause ..... 137

### CLAUSES DES CHARTES-PARTIES

- Application aux opérations de chargement et de déchargement effectuées par le transporteur..... 16 61
- Divergence de rédaction avec clauses du connaissement accompagnant la charte-partie ..... 21

### CLAUSES DES CONNAISSEMENTS

- Application aux opérations de chargement et de déchargement effectuées par le transporteur..... 16 61
- Clause attributive de juridiction..... 23 28
- Clause compromissaire ..... 28
- Clause contraire à l'ordre public. .... 23
- V. Clause de déchargement d'office ou clause sous-palan.
- Clause de renvoi aux conditions de la charte-partie. .... 21 32
  - Validité de cette clause sous l'empire de la loi du 2 avril 1936. .... 33
- Clauses contradictoires ..... 22
- Clauses d'exonération de la responsabilité du transporteur... 24, 27 61
  - Abus de ces clauses ..... 24

|                                                                                                          |       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| — Clauses imprimées .....                                                                                | 22    |
| — Clauses limitatives de la responsabilité du transporteur. ....                                         | 61    |
| — Clauses manuscrites .....                                                                              | 22    |
| — Clauses obscures .....                                                                                 | 22    |
| — Divergence de rédaction avec clauses charte-partie. ....                                               | 21    |
| <b>CLAUSE SOUS-PALAN</b>                                                                                 |       |
| — V. Clause de déchargement d'office.                                                                    |       |
| <b>CODE DE COMMERCE</b>                                                                                  |       |
| — Réglementation concernant les transports de marchandises par mer.                                      |       |
| — Son caractère facultatif. ....                                                                         | 21    |
| — Son insuffisance .....                                                                                 | 20    |
| — V. Volonté des parties.                                                                                |       |
| <b>COMMISSION DE TRANSPORT</b>                                                                           |       |
| — Différence entre le commissionnaire de transport et le transporteur.                                   | 75    |
| — N'est pas la seule forme possible de commission (v. commissionnaire).                                  |       |
| — V. Transports successifs.                                                                              |       |
| — V. Acconage.                                                                                           |       |
| <b>COMMISSIONNAIRE</b>                                                                                   |       |
| — Absence de rapport de droit avec tiers contractant. ....                                               | 87    |
| — Avantages que cette qualité conférerait à l'acconier par comparaison avec celle de mandataire. ....    | 87    |
| — La commission de transport n'est pas la seule forme possible de commission .....                       | 86    |
| <b>CONNAISSEMENT</b>                                                                                     |       |
| — Création obligatoire (loi du 30 mars 1872, art. 3). ....                                               | 29    |
| — Délivrance.                                                                                            |       |
| — Négociabilité .....                                                                                    | 35    |
| — Remise aux affréteurs. ....                                                                            | 29    |
| — Transfert à un tiers porteur. ....                                                                     | 30 33 |
| — Faculté de délivrer .....                                                                              | 31    |
| — Tiers porteur.                                                                                         |       |
| — Protection dans transports par charte-parties. ....                                                    | 34    |
| — Régime juridique applicable à ses rapports avec transporteur .....                                     | 33 34 |
| <b>CONSIGNATAIRE DE LA CARGAISON</b>                                                                     |       |
| — V. Consignation de la cargaison.                                                                       |       |
| — V. Cumul des fonctions acconier des réceptionnaires, consignataire de la cargaison et entrepositaire.  |       |
| — V. Cumul des fonctions consignataire du navire et consignataire de la cargaison.                       |       |
| — V. Cumul des fonctions entrepositaire et consignataire de la cargaison.                                |       |
| <b>CONSIGNATAIRE DU NAVIRE</b>                                                                           |       |
| — V. Consignation du navire.                                                                             |       |
| — V. Cumul des fonctions acconier agissant pour le compte des destinataires et consignataires du navire. |       |
| — V. Cumul des fonctions acconier, transporteur et consignataire du navire.                              |       |
| — V. Cumul des fonctions consignataire du navire et consignataire de la cargaison.                       |       |
| <b>CONSIGNATION DE LA CARGAISON</b>                                                                      |       |
| — Droit de rétention .....                                                                               | 121   |

|                                                              |     |     |
|--------------------------------------------------------------|-----|-----|
| — Objet du contrat : accomplissement d'actes juridiques..... | 118 | 120 |
| — Régime juridique : règles de la commission.....            | 120 | 121 |

## CONSIGNATION DU NAVIRE (Contrat de)

|                                                                                                                  |     |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|
| — Nomination du consignataire.....                                                                               | 106 |     |
| — Garanties.....                                                                                                 | 107 | 108 |
| — Indemnisation des pertes.....                                                                                  |     | 107 |
| — Remboursement des avances.....                                                                                 |     | 107 |
| — Rémunération.....                                                                                              |     | 107 |
| — Objet du contrat.....                                                                                          |     |     |
| — Accomplissement d'actes juridiques.....                                                                        |     | 104 |
| — Régime juridique.....                                                                                          |     |     |
| — Règles de la commission.....                                                                                   | 106 | 111 |
| — Responsabilité du consignataire.....                                                                           |     |     |
| — Nature des obligations du consignataire suivant caractère déterminé ou général du mandat du consignataire..... |     | 108 |
| — Responsabilité contractuelle vis-à-vis de l'armateur.....                                                      |     | 108 |
| — Fait d'un tiers ou de l'armateur.....                                                                          |     | 108 |
| — Force majeure.....                                                                                             |     | 108 |
| — Responsabilité délictuelle à l'égard des tiers pour fautes personnelles.....                                   |     | 109 |
| — Tiers au contrat de consignation.....                                                                          |     |     |
| — Chargeurs et réceptionnaires.....                                                                              |     | 110 |
| — Tiers au contrat de transport.....                                                                             |     | 110 |

## CUMUL DES FONCTIONS

|                                                                                                                   |     |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|-----|
| — Acconier des chargeurs et réceptionnaires, consignataire de la cargaison et entrepositaire.....                 |     | 129 |
| — Acconier du transporteur et acconier des chargeurs ou réceptionnaires.....                                      |     | 149 |
| — Acconier du transporteur et consignataire du navire.....                                                        |     | 113 |
| — Différence de nature entre les actes de l'acconier et ceux du consignataire.....                                |     | 114 |
| — Non-application de la règle : l'accessoire suit le sort du principal.....                                       | 113 | 114 |
| — Régime juridique non uniforme.....                                                                              |     | 114 |
| — Application des règles de l'acconage ou de la consignation du navire suivant la nature des actes accomplis..... |     | 115 |
| — Consignataire et entrepositaire.....                                                                            |     | 123 |
| — Application des règles du dépôt salarié aux opérations de garde.....                                            |     | 124 |
| — Consignataire du navire et acconier des réceptionnaires.....                                                    |     | 147 |
| — Consignataire du navire et consignataire de la cargaison.....                                                   |     | 147 |
| — Conditions du cumul.....                                                                                        |     | 148 |

## D

## DELIVRANCE

|                                                                                                                                                      |  |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|-----|
| — Acte juridique.....                                                                                                                                |  | 140 |
| — La remise par le transporteur des marchandises à un non mandataire des réceptionnaires ne fait pas courir les délais des fins de non recevoir..... |  | 141 |
| — Opérations de délivrance.....                                                                                                                      |  |     |
| — Décharge.....                                                                                                                                      |  | 140 |
| — Mise en possession des destinataires.....                                                                                                          |  | 140 |
| — Vérification des marchandises.....                                                                                                                 |  | 140 |

## DEMENAGEMENT (Entreprise de)

- Objet du contrat.
- Similitude avec l'objet du contrat d'acconage..... 72 73

## DEPOT

- V. Phase non « purement » maritime.

## DEPOT SALARIE

- V. Garde.

## E

## ENTREPRISE (Contrat d').

- Condition d'existence du contrat ..... 95
- Différence de nature entre l'obligation de restituer de l'entrepreneur et celle du gardien ..... 96
- Responsabilité de l'entrepreneur.
  - Caractère déterminé de son obligation de conservation et restitution ..... 96
  - Fait d'un tiers (art. 1789, Code Civil)..... 95 96
  - Force majeure ..... 96
  - Vice propre de la chose ..... 96
- Responsabilité en tant que gardien des choses sur lesquelles l'entrepreneur n'a pas à exercer son industrie. .... 97

## ETAT DIFFERENTIEL

- Moyen de preuve ..... 145

## G

## GARDE (Contrat de).

- V. Acconage.
- Confusion possible des contrats de garde et de dépôt salarié..... 79
- Fin essentielle du contrat ..... 78
- Nature des obligations de conservation et de restitution du gardien ..... 80
- Responsabilité du gardien.
  - Fait d'un tiers ..... 80
  - Force majeure ..... 80
  - Vice propre de l'objet confié en garde. .... 80

## GESTION D'AFFAIRES

- V. Clause de déchargement d'office.

## GRUES

- V. Phase purement maritime.

## L

## LOI DU 2 AVRIL 1936

- Article 1<sup>er</sup>, alinéa 1.
  - Sens et interprétation..... 36 39
- Article 2 ..... 59
- Article 8 ..... 59
- Domaine d'application limité : article 1<sup>er</sup>, alinéa 2. .... 28
- Non application aux transports par charte-parties..... 28

et s.

## LOUAGE DE SERVICES

- Condition d'existence du contrat ..... 88

et s.

**M**

**MANDAT**

- Objet du contrat : accomplissement d'actes uniquement juridiques. 85
- V. Acconage et Clause de déchargement d'office.

**O**

**ORDRE PUBLIC**

- Limite à la liberté d'expression de la volonté des parties..... 22
- Ordre public économique ..... 27 33

**P**

**PHASE « PUREMENT » MARITIME**

- Critères permettant de délimiter cette phase dans les cas où la notion de « sous-palan » ne peut s'appliquer..... 42
- Détermination des limites de la phase dans les cas :
  - de chargement ou déchargement par appareils à poches ..... 41
  - de chargement ou déchargement par grues ..... 41
  - de transports de vin en vrac ..... 45
  - de transport par allèges étranger au navire ou assuré par celui-ci ..... 46
- Limitation à cette seule phase de l'application de la loi du 2 avril 1936 ..... 38 39
- Non variation des limites de cette phase suivant le mode de manutention choisi par les parties ..... 40

**PHASES NON « PUREMENT » MARITIMES**

- Caractère maritime ..... 59
  - d° nécessaire ..... 58
  - d° non accessoire des opérations d'exécution que comprennent ces phases ..... 58
- Régime juridique qui doit être appliqué. .... 60
- Réglementations diverses proposées pour régir ces phases.
  - Dépôt ..... 52
  - Transport terrestre ..... 52
- Impossibilité d'appliquer ces règles..... 53

**PREPOSE**

- Définition ..... 88
- V. Louage de services.

**S**

**SOUS-ENTREPRENEUR**

- Absence de responsabilité contractuelle à l'égard du maître de l'ouvrage qui n'a pas d'action directe. .... 100

**SOUS-PALAN**

- Cas où la notion de « sous-palan » n'a aucun sens. .... 41
- V. Clause sous-palan.
- Critères permettant de déterminer dans un transport où l'on ne charge ni ne décharge par pa'ans les moments de l'exécution du contrat correspondant au passage sous-palan ..... 42
- Détermination de la notion de « sous-palan »..... 37 38

**STEVEDORE**

- V. Acconier.

**STIPULATION POUR AUTRUI**

- V. Clause de déchargement d'office.

T

**TARIFS DE MANUTENTION**

- Clauses opposables au transporteur maritime que si préalablement acceptées par celui-ci ..... 98

**TRANSPORTEUR MARITIME**

- Absence sauf clause de déchargement d'office de mandat donné par les chargeurs ou réceptionnaires au transporteur de conclure un contrat d'acconage ..... 99
- Impossibilité pour le transporteur d'être commissionnaire de transport ..... 76
- Nature des obligations de conservation et de restitution du transporteur ..... 81
- Responsabilité découlant d'une clause de déchargement d'office. .... 145
- Responsabilité du transporteur pendant les opérations d'acconage effectuées pour son compte ..... 81 100

**TRANSPORT MARITIME**

- Caractère consensuel ou réel du contrat. .... 57
- V. Phase « purement » maritime.
- V. Phases non « purement » maritimes.
- Qualité et caractères des régimes juridiques applicables au contrat ..... 19 60
- Sectionnement du contrat ..... 16
- Différence entre le sectionnement opéré par la loi du 2 avril 1936 et le sectionnement qui pouvait être réalisé antérieurement à cette loi ..... 56
- Unité de l'objet du contrat. .... 59
- Unité du contrat ..... 16, 51 60

**TRANSPORTS DE VINS EN VRAC**

- V. Phase « purement » maritime.

**TRANSPORTS SUCCESSIFS**

- Explication nouvelle des obligations imposées aux divers transporteurs ..... 75
- Premier commissionnaire ..... 74
- Premier commissionnaire ..... 74
- Commissionnaire intermédiaire ..... 74
- Dernier commissionnaire ..... 74
- Réglementation ..... 73

**TRANSPORT TERRESTRE**

- V. Phases non « purement » maritimes.

V

**VOLONTE DES PARTIES**

- Liberté d'expression et limites à cette liberté ..... 21 et s.

W

**WHARF**

- Caractéristique des opérations accomplies. .... 151
- Identité de situation avec l'acconier choisi en vertu d'une clause de déchargement d'office ..... 153
- Qualification juridique. .... 152 et s.
- Acconier ..... 152
- Transporteur ..... 152

# TABLE CHRONOLOGIQUE DES DECISIONS DE JURISPRUDENCE CITEES DANS LE PRESENT OUVRAGE

|             |                           |                                                       |       |
|-------------|---------------------------|-------------------------------------------------------|-------|
| 1847        |                           |                                                       |       |
| 20 août     | Cassation (Criminelle)    | S. 1847, I, 855                                       | 92    |
| 1866        |                           |                                                       |       |
| 21 février  | Tribunal Civil St-Etienne | Précédant Lyon<br>25 février 1867<br>S. 1867, II, 353 | 92    |
| 1886        |                           |                                                       |       |
| 19 mai      | Cassation (Requêtes)      | S. 1886, I, 264                                       | 96    |
| 1889        |                           |                                                       |       |
| 3 décembre  | Trib. Comm. de Marseille  | R.I.D.M. V, 517                                       | 141   |
| 1895        |                           |                                                       |       |
| 14 mai      | Cassation (Civile)        | S. 1896, I, 276<br>R.I.D.M. XI, 292                   | 88    |
| 1903        |                           |                                                       |       |
| 23 décembre | Cour d'Appel de Caen      | R.I.D.M. XIX, 693                                     | 92    |
| 1904        |                           |                                                       |       |
| 19 septemb. | Cour d'Appel de Gênes     | R.I.D.M. XX, 795                                      | 92    |
| 1905        |                           |                                                       |       |
| 24 octobre  | Trib. Sup. Hanséatique    | R.I.D.M. XXI, 491                                     | 138   |
| 1906        |                           |                                                       |       |
| 6 août      | Cour d'Appel de Poitiers  | Gaz. Pal. 1906, 2, 236                                | 92    |
| 1907        |                           |                                                       |       |
| 5 avril     | Cassation Turin           | R.I.D.M. XXIII, 125                                   | 92    |
| 1910        |                           |                                                       |       |
| 5 décembre  | Cassation (Civile)        | R.I.D.M. XXVI, 437                                    | 90    |
| 1912        |                           |                                                       |       |
| 16 juillet  | Cassation (Civile)        | D.P. 1913, I, 524<br>S. 1912, I, 579                  | 16-58 |
| 1913        |                           |                                                       |       |
| 5 juin      | Cour d'Appel d'Aix        | R.I.D.M. XXIX, 370                                    | 134   |
| 1914        |                           |                                                       |       |
| 11 mai      | Cassation (Civile)        | D.P. 1916, I, 141                                     | 74    |

|             |                                                 |                                      |         |
|-------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------|---------|
| 1917        |                                                 |                                      |         |
| 5 septemb.  | Trib. Commerce Le Havre                         | R.I.D.M. XXXI, 116                   | 141     |
| 1920        |                                                 |                                      |         |
| 13 avril    | Cour d'Appel de Rennes                          | R.I.D.M. XXXII, 353                  | 134-141 |
| 1921        |                                                 |                                      |         |
| 23 septemb. | Trib. Commerce Seine                            | R.I.D.M. XXXIII, 842                 | 134     |
| 1922        |                                                 |                                      |         |
| 3 juillet   | Cassation (Civile)                              | S. 1923, I, 108                      |         |
|             |                                                 | Dor. I, 356                          | 140     |
| 16 octobre  | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. I, 508 Som.                     | 92      |
| 20 décembre | Cour de District de l'Oregon                    | Dor. 4, 307                          | 92      |
| 1923        |                                                 |                                      |         |
| 2 février   | Trib. Comm. Rouen                               | Dor. Sup. I, 278                     | 97      |
| 12 mars     | Cassation (Requêtes)                            | D. 1923, I, 165                      |         |
|             |                                                 | Dor. 3, 358                          | 109     |
| 7 mai       | Cour d'Appel (9 <sup>e</sup> Circuit)           | Dor. 5, 300                          | 92      |
| 29 juin     | Trib. Comm. Rouen                               | Dor. Sup. I, 82                      | 97      |
| 2 juillet   | Cassation (Civile)                              | D.P. I, 165                          | 109     |
| 31 octobre  | Cour d'Appel d'Alger                            | Dor. Sup. I, 440                     | 88      |
| 14 décembre | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. Sup. 2, 77 Som.                 | 88      |
| 1924        |                                                 |                                      |         |
| 21 janvier  | Cour d'Appel de Rennes                          | Dor. Sup. 2, 274 Som.                | 140     |
| 31 mars     | Trib. Comm. Nantes                              | Dor. Sup. 2, 412                     | 92      |
| 10 octobre  | Cassation Royaume d'Italie                      | Dor. 11, 313 Som.                    | 152     |
| 29 octobre  | Cour d'Appel d'Aix                              | Dor. Sup. 2, 877                     | 88      |
| 19 novembre | Cour d'Appel d'Aix                              | Dor. Sup. 3, 51                      | 152     |
| 16 décembre | Cassation (Civile)                              | D.P. 1925, I, 21                     |         |
|             |                                                 | S. 1925, I, 45                       | 96-97   |
| 1925        |                                                 |                                      |         |
| 24 mars     | Cassation (Civile)                              | D.H. 1925, 328                       | 16-58   |
| 25 mars     | Trib. Comm. d'Alger                             | Dor. Sup. 3, 370                     | 16      |
| 15 juillet  | Cour d'Appel de Paris                           | D.H. 1925, 615                       | 74      |
| 15 juillet  | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. Sup. 3, 748                     | 127     |
| 21 juillet  | Cassation (Requêtes)                            | Dor. Sup. 3, 769                     | 97      |
| 12 novembre | Cour d'Appel de Rennes                          | Dor. Sup. 4, 9                       | 92      |
| 23 novembre | Cassation (Civile)                              | Gaz. Pal. 1926, I, 102               | 100     |
| 1926        |                                                 |                                      |         |
| 24 février  | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. Sup. 4, 283 Som.                | 127     |
| 11 mars     | Haute Cour de Justice                           |                                      |         |
|             | D.S.D.A.                                        | Dor. 14, 196, Som.                   | 128     |
| 29 mars     | Trib. Comm. Dunkerque                           | Dor. Sup. 4, 376, Som.               | 88      |
| 12 avril    | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. Sup. 4, 413                     | 109-111 |
|             |                                                 |                                      | -113    |
| 15 avril    | Trib. Comm. Marseille                           | Dor. Sup. 4, 454                     | 93      |
| 22 avril    | Trib. Civil Tunis                               | Dor. Sup. 4, 697                     | 16      |
| 8 juin      | Cour d'Appel de Gênes                           | Dor. 15, 482 Som.                    | 134     |
| 1927        |                                                 |                                      |         |
| 10 mai      | Cassation (Civile)                              | Dor. Sup. 5, 306                     |         |
|             |                                                 | D.H. 1927, 449                       | 16      |
| 13 octobre  | Trib. Civil du Nord (Sec-<br>tion de Dunkerque) | Dor. Sup. 6, 30 Som.                 | 92      |
| 20 décembre | Trib. Comm. Marseille                           | Revue ventes et<br>transp. 1927, 433 | 90      |
| 28 décembre | Cour d'Appel d'Alger                            | Dor. Sup. 6, 85, Som.                | 84      |

|                      |                                       |                                                             |     |
|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------|-----|
| <b>1928</b>          |                                       |                                                             |     |
| 30 avril             | Cour d'Appel de Paris                 | Dor. Sup. 6, 394                                            | 139 |
| 13 novembre          | Cassation (Civile)                    | Dor. Sup. 7, 49<br>S. 1929, I, 51                           | 16  |
| <b>1930</b>          |                                       |                                                             |     |
| 9 mai                | Trib. de Rotterdam                    | Dor. 23, 455                                                | 126 |
| 26 mai               | Trib. Comm. du Havre                  | Dor. Sup. 8, 369 Som.                                       | 127 |
| 2 septemb.           | Trib. Marit. Comm. Copen-<br>hague    | Dor. 23, 272                                                | 97  |
| 28 septemb.          | Trib. Paix Casablanca                 | Dor. Sup. 9, 419 Som.                                       | 88  |
| <b>1931</b>          |                                       |                                                             |     |
| 11 mai               | Cassation (Civile)                    | Dor. Sup. 9, 385                                            | 92  |
| 21 mai               | Trib. Civil du Havre                  | Dor. Sup. 9, 373 Som.                                       | 92  |
| 26 mai               | Trib. d'Amsterdam                     | Dor. 26, 473                                                | 126 |
| 2 octobre            | Cour d'Appel (3 <sup>e</sup> circuit) | Dor 25, 244                                                 | 126 |
| <b>1932</b>          |                                       |                                                             |     |
| 1 <sup>er</sup> mars | Trib. Comm. d'Anvers                  | Dor. 29, 55 Som.                                            | 153 |
| 16 juin              | Cour d'Appel de Rouen                 | Dor. Sup. 10, 422 Som.                                      | 92  |
| 21 juillet           | Cassation (Requêtes)                  | Dor. Sup. 10, 438                                           | 92  |
| <b>1933</b>          |                                       |                                                             |     |
| 5 avril              | Trib. Civil Marseille                 | Dor. Sup. 11, 258                                           | 92  |
| 15 mai               | Trib. Sup. Stettin                    | Dor. 30, 76 Som.                                            | 88  |
| 12 décembre          | Trib. Comm. Anvers                    | Dor. 31, 95 Som.                                            | 97  |
| <b>1934</b>          |                                       |                                                             |     |
| 16 mai               | Cour d'Appel mixte<br>d'Alexandrie    | Dor. 30, 180                                                | 94  |
| <b>1935</b>          |                                       |                                                             |     |
| 5 août               | Cassation (Civile)                    | D.H. 1935, 539                                              | 96  |
| 6 août               | Cassation (Criminelle)                | D.H. 1935, 461                                              | 88  |
| <b>1936</b>          |                                       |                                                             |     |
| 25 avril             | Trib. Comm. Seine                     | Dor. Sup. 14, 310                                           | 134 |
| 31 août              | Ch. Comm. des Appels<br>Buenos-Aires  | Dor. 35, 83 Som.                                            | 127 |
| <b>1938</b>          |                                       |                                                             |     |
| 16 mars              | Trib. Civil d'Arras                   | Gaz. 28 mai 1938                                            | 97  |
| <b>1939</b>          |                                       |                                                             |     |
| 16 janvier           | Cour d'Appel de Limoges               | D.H. 1939, 205                                              | 82  |
| 17 février           | Trib. Comm. Rouen                     | Dor. Sup. 17, 184                                           | 127 |
| <b>1940</b>          |                                       |                                                             |     |
| 31 décembre          | Cassation (Requêtes)                  | S. 1941, I, 69                                              | 134 |
| <b>1941</b>          |                                       |                                                             |     |
| 16 décembre          | Cour d'Appel d'Aix                    | B.T. 1942, 9                                                | 73  |
| <b>1944</b>          |                                       |                                                             |     |
| 9 mai                | Cassation (Civile)                    | J.C.P. 1944, 2728                                           | 74  |
| 10 juillet           | Cour d'Appel de Paris                 | S. 1945, 2, 16                                              | 48  |
| <b>1945</b>          |                                       |                                                             |     |
| 10 janvier           | Trib. Civil de Clamecy                | Gaz. Pal. 1945, 1, 181                                      | 97  |
| 11 décembre          | Cour d'Appel de Bourges               | S. 1947. T. Responsa-<br>bilité Civile ou Pé-<br>nale, n° 5 | 96  |

|             |                                        |                                                                                        |             |
|-------------|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1946        |                                        |                                                                                        |             |
| 16 février  | Cour de Lyon                           | S. 1946, T. Accident du Travail, n° 8                                                  | 92          |
| 26 février  | Cour de Paris                          | G.P. 1946, 1, 201                                                                      | 100         |
| 28 octobre  | Cour de Grenoble                       | S. 1947, 2, 14                                                                         | 88          |
| 1947        |                                        |                                                                                        |             |
| 30 avril    | Cassation (Civile)                     | J.C.P. 1947, II, 3628                                                                  | 92          |
| 2 mai       | Cassation (Sociale)                    | S. 1948, I, 133                                                                        |             |
| 10 juin     | Cour de Bordeaux                       | J.C.P. 1947, IV, 220, Louage d'ouvrage                                                 | 97          |
| 17 octobre  | Trib. Comm. Marseille                  | D. 1948, 315<br>Scapel 1948, I<br>R.C.M. Marseille 1948-9                              |             |
| 7 novembre  | Cour d'Agen                            | J.C.P. 1948, II, 4457<br>D. 1947, 543                                                  | 78-94<br>97 |
| 1948        |                                        |                                                                                        |             |
| 12 janvier  | Trib. Comm. Seine                      | D.M.F. 1950, 499 Som.                                                                  | 96          |
| 23 février  | Cassation (Civile)                     | Gaz. Pal. 1948, 1, 234<br>D.M.F. 1949, 14                                              | 94          |
| 8 juin      | Cassation Civile (Section commerciale) | D. 1948, 553<br>D.M.F. 1949, 15                                                        | 53-55       |
| 15 juin     | Cour d'Appel de Tunis                  | Gaz. Pal. 1948, 2, 64                                                                  | 133         |
| 4 octobre   | Cour d'Appel d'Aix                     | D.M.F. 1949, 102                                                                       | 134         |
| 12 octobre  | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 70                                                                        | 133         |
| 2 décembre  | Trib. Comm. d'Alger                    | D.M.F. 1950, 94 Som.                                                                   | 97          |
| 3 décembre  | Trib. Comm. Le Havre                   | D.M.F. 1949, 49 Som.<br>D.M.F. 1949, 28                                                | 127<br>107  |
| 1949        |                                        |                                                                                        |             |
| 14 janvier  | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 82                                                                        | 110         |
| 24 janvier  | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 351 Som.                                                                  | 109         |
| 11 février  | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 247 Som.                                                                  | 78-98       |
| 12 avril    | Trib. Comm. Sète                       | D.M.F. 1950, 232                                                                       | 46          |
| 13 mai      | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 42 Som.<br>R.C.M. Marseille 1949 p. 158, n° 123                           | 97          |
| 16 mai      | Cassation Civile Comm.                 | D.M.F. 1949, 411<br>R.C.M. Le Havre 1950, p. 33, II <sup>e</sup> partie                |             |
| 27 juin     | Trib. Comm. Rouen                      | D. 1950, 629                                                                           | 37          |
| 5 juillet   | Trib. Comm. Marseille                  | D.M.F. 1950, 300 Som.                                                                  | 84          |
| 7 juillet   | Trib. Comm. Seine                      | D.M.F. 1950, 298 Som.                                                                  | 110         |
| 19 août     | Trib. Comm. Rouen                      | D.M.F. 1950, 248 Som.                                                                  | 110         |
| 13 octobre  | Cour d'Appel d'Aix                     | D.M.F. 1950, 351 Som.<br>Inédit Bérard thèse, dactyl. 331 et imprimée 258              | 97<br>98    |
| 10 novembre | Trib. Comm. Le Havre                   | D.M.F. 1950, 387                                                                       | 152-153     |
| 8 décembre  | Trib. Comm. d'Alger                    | D.M.F. 1950, 560 Som.                                                                  | 110         |
| 1950        |                                        |                                                                                        |             |
| 3 janvier   | Cassation (Civile)                     | R.C.M. Le Havre 1950 p. 35, II <sup>e</sup> partie<br>D. 1950, 225<br>D.M.F. 1950, 166 | 37          |

|             |                          |                                                            |         |
|-------------|--------------------------|------------------------------------------------------------|---------|
| 3 janvier   | Trib. Comm. Marseille    | D.M.F. 1950, 504 Som.                                      | 127     |
| 12 janvier  | Cour. d'Appel d'Aix      | D.M.F. 1950, 373                                           | 39      |
| 6 février   | Trib. Comm. d'Alger      | D.M.F. 1950, 408 Som.                                      | 39      |
| 13 mars     | Trib. Comm. Bordeaux     | D.M.F. 1951, 35 Som.                                       | 152     |
| 17 avril    | Trib. Comm. Marseille    | R.C.M. Marseille 1950<br>49 arrêt<br>D.M.F. 1950, 608 Som. | 127     |
| 17 avril    | Trib. Comm. Seine        | D.M.F. 1951, 33 Som.                                       | 39      |
| 10 mai      | Trib. Comm. Marseille    | D.M.F. 1951, 182                                           | 152     |
| 19 juin     | Trib. Comm. Havre        | D.M.F. 1951, 28                                            | 152     |
| 21 juin     | Cour d'Appel d'Aix       | R.C.M. Marseille 1950<br>67                                | 140     |
| 30 juin     | Trib. Comm. Marseille    | R.C.M. Marseille 1950<br>72 arrêt                          | 39      |
| 20 juillet  | Cour d'Appel d'Aix       | D.M.F. 1951, 16                                            | 133     |
| 24 juillet  | Cour d'Appel Montpellier | D.M.F. 1951, 79                                            | 42      |
| 5 octobre   | Trib. Comm. de Nantes    | D.M.F. 1951, 463 Som.                                      | 109     |
| 9 octobre   | Trib. Comm. d'Oran       | D.M.F. 1952, 32                                            | 81-100  |
| 17 octobre  | Trib. Comm. Marseille    | R.C.M. Marseille, 1950<br>77, arrêt                        | 152     |
| 11 décembre | Trib. Comm. Le Havre     | D.M.F. 1951, 191                                           | 78      |
| 19 décembre | Trib. Comm. Sète         | L'Information, 1 <sup>er</sup><br>janvier 1951             | 46      |
| 1951        |                          |                                                            |         |
| 16 janvier  | Trib. Comm. Le Havre     | D.M.F. 1952, 101 Som.                                      | 152-153 |
| 13 février  | Trib. Comm. Marseille    | R.C.M. Marseille 1951<br>15                                | 143     |
| 26 février  | Trib. Comm. Rouen        | D.M.F. 1951, 463 Som.                                      | 109     |
| 13 mars     | Trib. Comm. Bordeaux     | D.M.F. 1951, 35 Som.                                       | 153     |
| 5 avril     | Trib. Comm. Marseille    | D.M.F. 1951, 407 Som.                                      | 109-111 |
| 16 avril    | Cassation (Civile)       | D.M.F. 1951, 378                                           | 110     |
| 31 mai      | Trib. Comm. Seine        | D.M.F. 1952, 383 Som.                                      | 153     |
| 25 juin     | Trib. Comm. Alger        | D.M.F. 1952, 38 Som.                                       | 110     |
| 16 juillet  | Trib. Comm. Le Havre     | D.M.F. 1952, 265 Som.                                      | 145     |
| 9 août      | Cour de Madagascar       | D.M.F. 1952, 384 Som.                                      | 100     |
| 14 septemb. | Trib. Comm. Le Havre     | D.M.F. 1952, 159 Som.                                      | 153     |
| 7 novembre  | Trib. Comm. Seine        | D.M.F. 1952, 494 Som.                                      | 145     |
| 22 novembre | Trib. Comm. Seine        | D.M.F. 1952, 494 Som.                                      | 145     |
| 4 décembre  | Trib. Comm. Le Havre     | D.M.F. 1953, 44                                            | 153     |
| 6 décembre  | Cour d'Appel de Poitiers | D.M.F. 1952, 247                                           | 98      |
| 12 décembre | Cour d'Appel Madagascar  | D.M.F. 1952, 249                                           | 98      |
| 1952        |                          |                                                            |         |
| 17 janvier  | Trib. Comm. Seine        | D.M.F. 1953, 101                                           | 153     |
| 10 mars     | Trib. Comm. Marseille    | D.M.F. 1952, 616                                           | 98      |
| 5 avril     | Trib. Civil de Tunis     | D.M.F. 1953, 44                                            | 144     |
| 4 juin      | Trib. Comm. Marseille    | D.M.F. 1952, 617                                           | 100     |
| 6 juin      | Cour d'Appel de Paris    | D.M.F. 1952, 532                                           | 72      |
| 19 juin     | Cour d'Appel de Rouen    | D.M.F. 1953, 78                                            | 153     |
| 21 octobre  | Cassation (Civile)       | D.M.F. 1953, 73                                            | 145     |
| 1953        |                          |                                                            |         |
| 8 juin      | Trib. Comm. Dunkerque    | D.M.F. 1953, 523                                           | 152     |



# TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| INTRODUCTION .....                                                                                                                  | 7  |
| <br>PREMIERE PARTIE                                                                                                                 |    |
| LE RÉGIME JURIDIQUE DES OPÉRATIONS DE CHARGEMENT ET DE DÉCHARGEMENT<br>EFFECTUÉES PAR LE TRANSPORTEUR MARITIME                      |    |
| Comment se pose le problème du régime des opérations de charge-<br>ment et de déchargement effectuées par le transporteur maritime. | 15 |
| Solution adoptée antérieurement à la loi du 2 avril 1936.....                                                                       | 15 |
| Divergences actuelles quant à la solution du problème .....                                                                         | 17 |
| TITRE I. — Le Régime juridique des transports de marchandises<br>par mer .....                                                      | 19 |
| CHAPITRE I. — Le régime du Code de commerce.....                                                                                    | 20 |
| I. — Caractère facultatif des règles du Code de commerce.                                                                           | 20 |
| II. — Limites de la liberté contractuelle .....                                                                                     | 21 |
| a) Divergences de rédaction entre charte-partie et<br>connaissance. ....                                                            | 21 |
| b) Expression défectueuse de la volonté .....                                                                                       | 22 |
| c) Ordre public et clause attributive de juridiction.                                                                               | 22 |
| CHAPITRE II. — Origines de la loi du 2 avril 1936.....                                                                              | 24 |
| I. — Pratique abusive des clauses d'exonération.....                                                                                | 24 |
| II. — Les événements qui ont amené le législateur à inter-<br>venir. ....                                                           | 25 |
| CHAPITRE III. — La loi du 2 avril 1936.....                                                                                         | 27 |
| Section I. — Caractère facultatif de la loi.....                                                                                    | 27 |
| Section II. — De l'application de la loi aux transports par<br>chartes-parties. ....                                                | 28 |
| I. — Opinions émises en faveur de l'application de<br>la loi de 1936 aux chartes-parties .....                                      | 29 |
| II. — Recherche de l'intention du législateur.....                                                                                  | 30 |
| III. — Il n'existe pas d'obligation de délivrer un con-<br>naissance .....                                                          | 31 |
| IV. — La remise d'un connaissance n'est pas sa déli-<br>vrance .....                                                                | 32 |
| V. — Un connaissance n'est délivré que s'il est trans-<br>féré .....                                                                | 33 |
| VI. — Intention du législateur .....                                                                                                | 34 |
| SERGE PEQUIN .....                                                                                                                  | 12 |

*Section III.* — La loi du 2 avril 1936 ne régit qu'une partie des opérations que comporte l'exécution des contrats de transport qui lui sont soumis ..... 36

I. — Le sectionnement du contrat de transport..... 36

II. — La détermination des limites de la phase purement maritime du transport..... 40

a) Problème que pose la détermination des limites de la phase purement maritime du transport lorsque les palans du navire ne sont pas utilisés pour le chargement ou le déchargement des marchandises ..... 40

b) Solution proposée. Critères permettant de déterminer les limites de la phase purement maritime du transport ..... 42

c) Exemple d'application des critères proposés aux transports de vins en vrac..... 45

d) Chargement et déchargement sur allèges.. 46

CHAPITRE IV. — Le régime juridique des opérations qui ne sont pas comprises dans la phase purement maritime des transports soumis à la loi du 2 avril 1936 ..... 50

I. — Des conséquences qui résulteraient du sectionnement des contrats de transports régis par la loi du 2 avril 1936 ..... 50

II. — Régimes proposés pour les opérations non comprises dans la phase purement maritime des transports soumis à la loi du 2 avril 1936 ..... 52

a) Régime du contrat de dépôt..... 52

b) Régime du contrat de transport ..... 52

c) De l'impossibilité d'appliquer ces régimes.. 53

III. — L'unité du contrat de transport maritime..... 57

Régime des opérations de chargement et de déchargement effectuées par le transporteur maritime ..... 61

## DEUXIEME PARTIE

LE RÉGIME JURIDIQUE DES PRINCIPAUX AGENTS INTERVENANT POUR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR MER

Les agents intervenant pour le chargement et le déchargement des marchandises ..... 65

TITRE I. — Le régime juridique de l'acconier intervenant pour le compte du transporteur ..... 67

CHAPITRE I. — Exposé et réfutation des théories qui font de l'acconier du transporteur, un transporteur terrestre ou maritime ou un commissionnaire de transport ..... 69

I. — L'acconier-transporteur terrestre ou maritime .... 72

II. — L'acconier-commissionnaire de transports ..... 73

CHAPITRE II. — Exposé et réfutation de la théorie qui fait de l'acconier du transporteur, un dépositaire ou un gardien.. 78

CHAPITRE III. — Exposé et réfutation de la théorie qui fait de l'acconier du transporteur un mandataire ou un commissionnaire ..... 84

CHAPITRE IV. — Exposé et réfutation de la théorie qui fait de l'acconier du transporteur son préposé ..... 88

CHAPITRE V. — Nature juridique du contrat conclu entre un acconier et un transporteur ..... 94

|                                                                                                                                                                                                                                      |            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| I. — Le contrat conclu entre l'acconier et le transporteur est un contrat d'entreprise .....                                                                                                                                         | 94         |
| II. — Remarques .....                                                                                                                                                                                                                | 97         |
| <b>TITRE II. — Le régime juridique du consignataire du navire.....</b>                                                                                                                                                               | <b>103</b> |
| CHAPITRE I. — Opérations effectuées par le consignataire du navire .....                                                                                                                                                             | 104        |
| CHAPITRE II. — Le contrat conclu entre le consignataire du navire et le transporteur est un contrat de commission....                                                                                                                | 106        |
| I. — Régime proposé par la doctrine et appliqué par la jurisprudence .....                                                                                                                                                           | 106        |
| a) Nomination et révocation du consignataire.....                                                                                                                                                                                    | 106        |
| b) Obligations du transporteur.....                                                                                                                                                                                                  | 107        |
| c) Obligations du consignataire.....                                                                                                                                                                                                 | 108        |
| d) Responsabilité délictuelle .....                                                                                                                                                                                                  | 109        |
| II. — Le consignataire du navire est un commissionnaire.....                                                                                                                                                                         | 111        |
| <b>TITRE III. — Le régime juridique de l'agent intervenant à la fois comme acconier du transporteur et comme consignataire du navire</b>                                                                                             | <b>113</b> |
| <b>TITRE IV. — Le régime juridique du consignataire de la cargaison..</b>                                                                                                                                                            | <b>117</b> |
| CHAPITRE I. — Opérations effectuées par le consignataire de la cargaison .....                                                                                                                                                       | 118        |
| CHAPITRE II. — Le contrat conclu entre le consignataire de la cargaison et les chargeurs ou les destinataires est un contrat de commission .....                                                                                     | 120        |
| <b>TITRE V. — Le régime juridique de l'agent intervenant à la fois comme consignataire et comme entrepositaire .....</b>                                                                                                             | <b>123</b> |
| <b>TITRE VI. — Le régime juridique de l'acconier intervenant pour le compte des chargeurs ou des destinataires antérieurement à la prise en charge ou postérieurement à la délivrance des marchandises par le transporteur .....</b> | <b>125</b> |
| <b>TITRE VII. — Le régime juridique de l'agent intervenant à la fois comme acconier des chargeurs ou des destinataires, comme consignataire de la cargaison et comme entrepositaire .....</b>                                        | <b>129</b> |
| <b>TITRE VIII. — Clause sous palan et clause de déchargement d'office..</b>                                                                                                                                                          | <b>131</b> |
| CHAPITRE I. — La clause de déchargement d'office ne saurait avoir pour résultat de faire de la personne choisie par le transporteur, le consignataire de la cargaison .....                                                          | 133        |
| CHAPITRE II. — Comment la clause de déchargement d'office peut libérer le transporteur de son obligation de conserver les marchandises avant leur délivrance aux destinataires..                                                     | 139        |
| CHAPITRE III. — Principaux effets de la clause de déchargement d'office .....                                                                                                                                                        | 144        |
| <b>TITRE IX. — Consignataire agissant à la fois pour le compte du transporteur et pour celui des chargeurs ou des destinataires....</b>                                                                                              | <b>147</b> |
| <b>TITRE X. — Acconier agissant à la fois pour le compte du transporteur et pour celui des chargeurs ou des destinataires.....</b>                                                                                                   | <b>149</b> |
| <b>TITRE XI. — Le régime juridique des acconiers à monopole et des wharfs .....</b>                                                                                                                                                  | <b>151</b> |
| <b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>                                                                                                                                                                                                           | <b>155</b> |
| <b>TABLE ALPHABÉTIQUE DES MATIÈRES .....</b>                                                                                                                                                                                         | <b>159</b> |
| <b>TABLE CHRONOLOGIQUE DES DÉCISIONS DE JURISPRUDENCE .....</b>                                                                                                                                                                      | <b>167</b> |

LIBRAIRIE GÉNÉRALE  
DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE  
Paris — N° 372  
Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trim. 1953

Printed  
in France

IMPRIMERIE DU PARNASSE  
9, Rue Édouard-Jacques - Paris 14<sup>e</sup>  
N° 2440 5-1-54



